Tous les Samedis

VIE AU GRAND AIR

CARPENTIER LANCE LE POIDS

Au cours du Championnat d'athlétisme des Boxeurs, disputé dimanche dernier à Colombes, Carpentier lança le poids à 8 mètres 86.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **CAMPÉADOR** ED. PINAUD

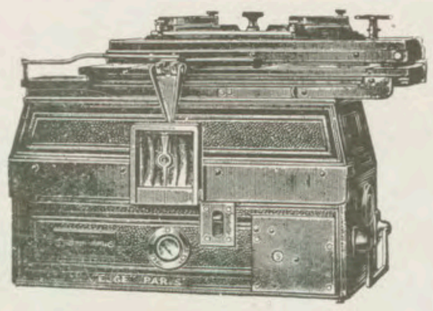
CYCLES
La Française-Diamant
MOTOCYCLETTES

TURE DE PROMENADE
DUPONT
Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Franco du Catalogue
ccursale à Berck-Plage

oncours de Jeffries
BON N° 25
Quelle est cette erreur ?

ire "MUSICA"
Paraissant le 1er de chaque mois

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
DE HAUTE PRÉCISION



Les **SPIDOS** et **STÉRÉOSPIDOS**

Constituent le type PARFAIT de l'appareil à main et répondent à toutes les EXIGENCES

Tous nos Modèles permettent l'obtention d'épreuves en **noir** et en **couleurs**

CATALOGUE GÉNÉRAL N° 8, FRANCO SUR DEMANDE ADRESSEE AUX

Etablissements Gaumont
Société Anonyme au Capital de TROIS MILLIONS de Francs
57, 59, Rue St-Roch (Avenue de l'Opéra) **PARIS (1er)**

OBJECTIFS LACOUR-BERTHIOT

Officiers Ministériels

VENTE TROUVILLE le 5 septembre 1912, à 3 heures, en l'étude de Me CHASSERY, notaire à Trouville-sur-Mer (Calvados). En huit lots de terrains à Cont. depuis 188 m. jusqu'à 15.320 m. Mises à prix : de 200 fr. à 28.000 fr. Libres de location. S'adresser à Mes CHASSERY, notaire à Trouville, DELAUNAY, BOCCON-GIBOD et MALANDRIN, avoués, à Paris, MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, notaire à Paris.

Chemins de fer de l'Etat. — *Billets de Bains de mer jusqu'au 21 octobre 1912.*

L'Administration des Chemins de fer de l'Etat, dans le but de faciliter au public la visite ou le séjour aux plages de la Manche et de l'Océan, fait délivrer, au départ de Paris, les billets d'aller et retour, ci-après, qui comportent jusqu'à 40 0/0 de réduction sur les prix du tarif ordinaire.

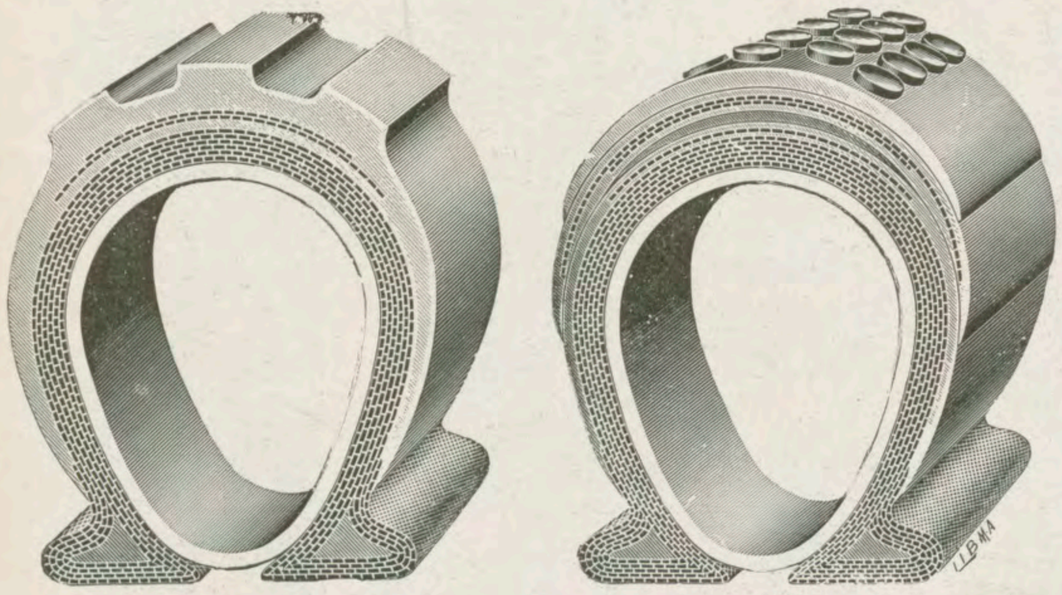
1° *Bains de mer de la Manche.* — Billets individuels valables, suivant la distance, 3, 4 et 10 jours (1re et 2e classes) et 33 jours 1re, 2e et 3e classes).

Les billets de 33 jours peuvent être prolongés d'une ou deux périodes de 30 jours moyennant supplément de 10 0/0 par période.

2° *Bains de mer de l'Océan.* — (*a*) Billets individuels de 1re, 2e et 3e classes, valables 33 jours avec faculté de prolongation d'une ou deux périodes de 30 jours, moyennant supplément de 10 0/0 par période.

(*b*) Biilets individuels de 1re, 2e et 3e classes, valables 5 jours (sans faculté de prolongation) du Vendredi de chaque semaine au Mardi suivant ou de l'avant-veille au lendemain d'un jour férié.

PNEU LUTETIA



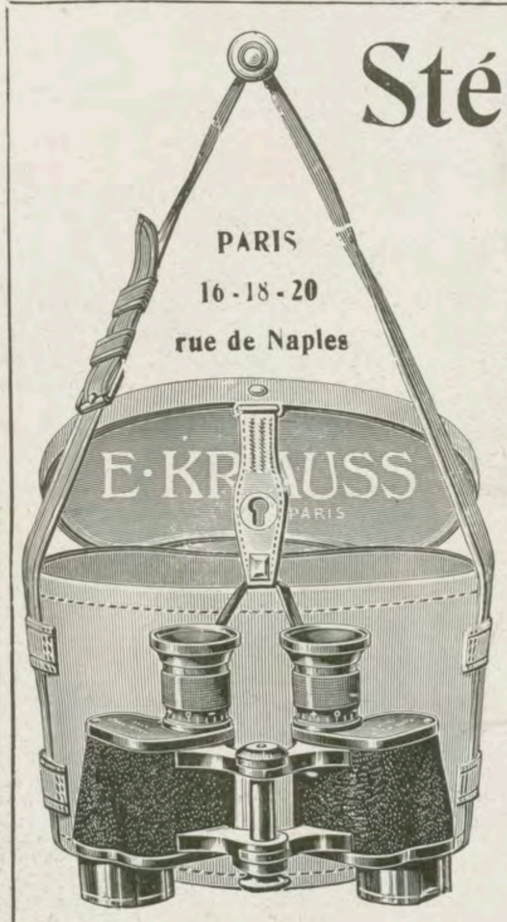
Triple nervure "Lutetia"
Toile supplémentaire

Antidérapant "Lutetia"
Gabarit rationnel

SOCIÉTÉ PARISIENNE DU CAOUTCHOUC INDUSTRIEL
151, Quai de Javel, Paris *(XVe)*
Adresse télégraphique : *Tchouccaou, Paris.* Téléphone : 734-26

BANDAGES PLEINS "LUTETIA"
pour Camions automobiles et Autobus

Stéréo-Jumelles à Prismes
KRAUSS



Adoptées par l'Armée et la Marine française
et par la plupart des armées européennes

NOUVEAUX MODÈLES

Répondant à toutes les conditions imposées par dépêche ministérielle du Ministre de la Guerre en date du 1er octobre 1911.

Longues-Vues à Prismes
MICROSCOPES
Objectifs et Appareils photographiques

CATALOGUES GRATIS ET FRANCO

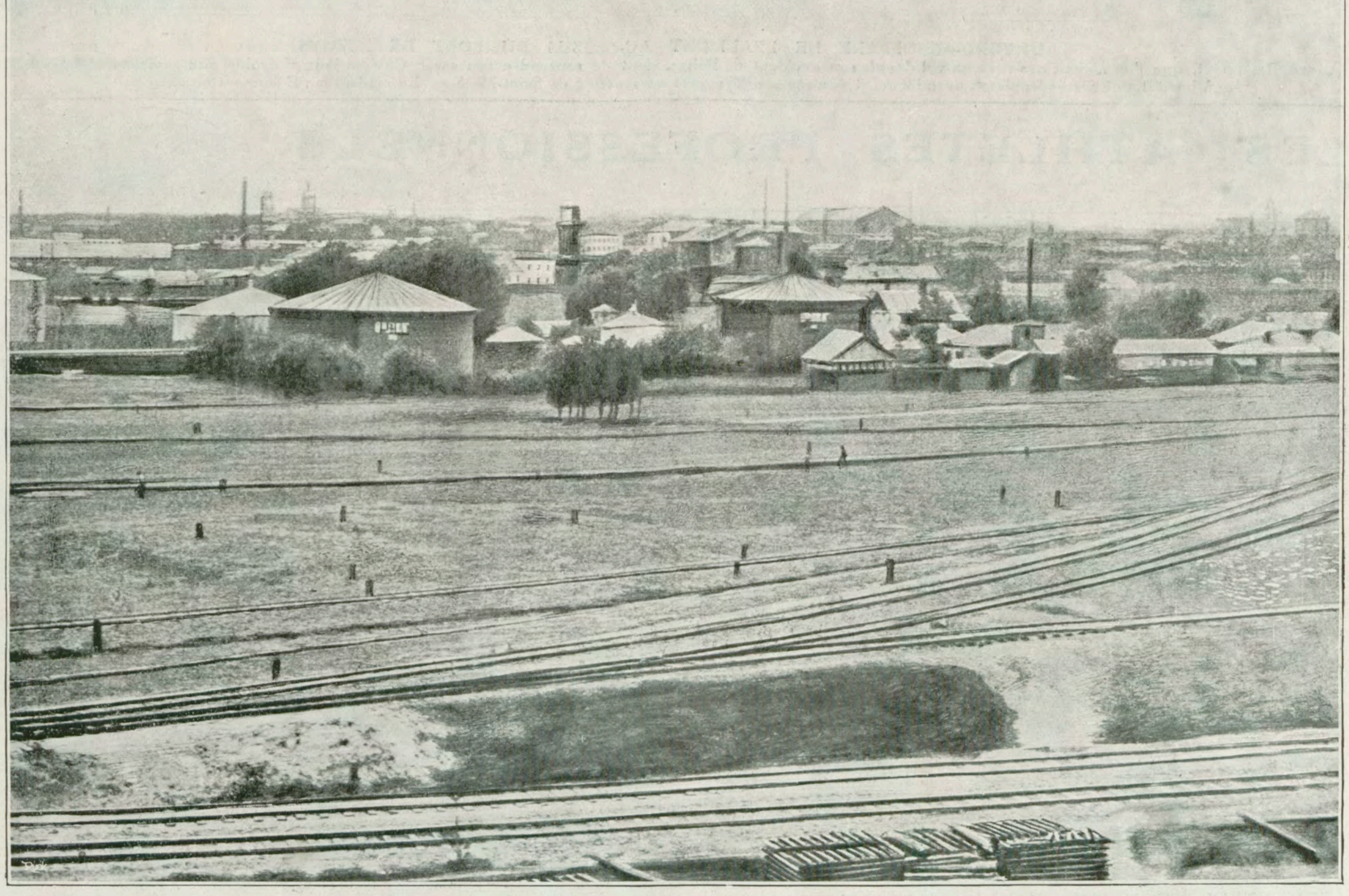
La Vie au Grand Air

N° 725 — 10 Août 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Etranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie. August 10 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

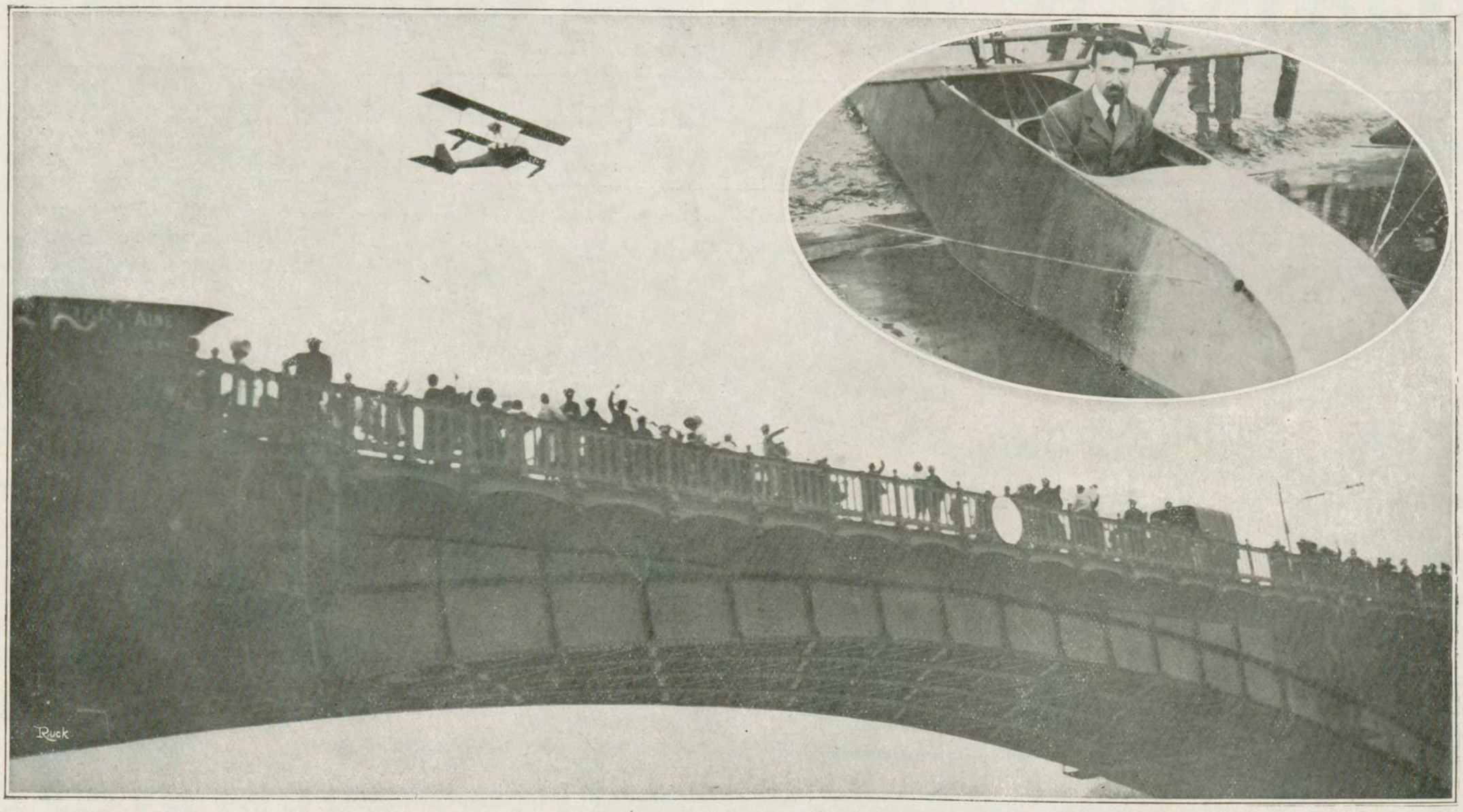


LE LIEUTENANT DIBOVSKY ARRIVE AU-DESSUS DE LA GARE DE MOSCOU (1)

Deux officiers russes, le lieutenant de vaisseau Dibovsky et le capitaine d'infanterie Andreadi, ont effectué sur des monoplans Nieuport, le raid Sébastopol-Saint-Pétersbourg. Le lieutenant Dibovsky est arrivé le premier, couvrant les 2.500 kilomètres du parcours en moins de quarante jours, malgré le vent, la pluie et l'absence de tout service de ravitaillement.

(1) Voir page 615 et la double-page.

ANDRÉ BEAUMONT A REPRIS SES AILES



L'HYDRO-AEROPLANE DE BEAUMONT AU-DESSUS DU PONT DE BEZONS

André Beaumont, que l'on n'avait pas revu en vol depuis son accident de Reims, vient de reprendre son essor. Chaque jour, il évolue aux environs d'Argenteuil, à bord d'un hydro-aéroplane, avec lequel il compte prendre part au meeting de Saint-Malo. — En médaillon : Beaumont au volant.

LES ATHLÈTES PROFESSIONNELS

LA COURSE DE L'HEURE

Dimanche dernier se sont disputés les Championnats de France professionnels d'athlétisme. Valtispurger a remporté la course de l'heure, couvrant 17 kil. 880 m. Il continua ensuite jusqu'aux 20 kilomètres, qu'il effectua en 1 h. 7 m. 24 s. (record de France). — Sur notre photographie, Waltispurger (n° 3) mène le train. A gauche : Fleury, vainqueur du saut en hauteur sans élan. A droite : Gerber, gagnant du 400 mètres.

SOMMAIRE

Carpentier lance le poids .. Couverture
Le lieutenant Dibovsky arrive au-dessus de la gare de Moscou .. 613
André Beaumont a repris ses ailes .. 614
Les athlètes professionnels .. 614
De Sébastopol à Saint-Pétersbourg, par le lieutenant DIBOVSKY .. 615
A l'Automobile-Club, par GEORGES PRADE .. 616
Autour du dixième Tour, par PAUL HAMELLE .. 616
Le Piolet, par GEORGES CASELLA .. 617
Au travail, par G. LEFÈVRE .. 617
Le Carnet du sportsman .. 618
Barry, champion du monde d'aviron .. 619
Deux officiers russes volent de Sébastopol à Saint-Pétersbourg .. 620-621
Le yachting aux Jeux Olympiques .. 622
Coup d'œil chez nos voisins .. 623
A propos des essais, par RENÉ RIONDET .. 624
Le meeting de Deauville, par STUART .. 624
Le Bloc-Notes de la semaine .. 625
La vie d'un champion du ring, par JIM JEFFRIES 626-629-630
Une voiture à hélice aérienne dans le désert .. 627
De Chantilly à Deauville .. 628
Les boxeurs, athlètes complets .. 630

AVANTAGES RÉSERVÉS A NOS ABONNÉS

LE CARNET MULTIPRIMES

Les abonnés de la *Vie au Grand Air* bénéficient de nombreux avantages réunis en un Carnet dénommé le *Carnet Multiprimes*, où ils sont groupés d'une façon très simple et très claire. Le *Carnet Multiprimes* est adressé contre demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0,50 en timbres pour frais divers.

Principaux avantages accordés à nos abonnés :

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr.50 ;

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprimes *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion) ;*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande) :

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

ABONNEMENTS COMBINÉS

Tout abonné d'un an à la *Vie au Grand Air* qui souscrira également un abonnement d'un an à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux* bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois, s'il le désire, ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

ABONNEMENTS PAYABLES EN DEUX VERSEMENTS

A la demande d'un certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air*. Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant. La même somme de douze francs sera recouvrée par la poste six mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an*.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

LES BOXEURS SUR LE « RING » DE COLOMBES

Nous avons assisté dimanche à de nouveaux débuts ; les boxeurs se sont rencontrés dans des épreuves athlétiques, sur le « ring » classique de Colombes. Ce ne fut pas là chose particulièrement étonnante ; l'entraînement des boxeurs, en assouplissant leurs muscles, travaille aussi à leur plein développement et la course à pied comme le saut sont quotidiennement pratiqués par les champions du poing. Mais il y avait une constatation à faire : la supériorité d'un boxeur se peut-elle manifester dans tous les jeux du muscle qui le mettront aux prises avec des adversaires sur lesquels cette supériorité aura été nettement établie? Un incident a empêché la question posée d'être formellement résolue : une chute de Carpentier dans le 1.500 mètres, alors qu'il tenait la tête du classement, le relégua au troisième rang. Il n'est point téméraire d'affirmer, que sans ce mécompte, le champion militaire des poids mi-lourds, Maillet, n'aurait pas triomphé de notre champion national.

Ainsi le sport apparut, une fois de plus, incertain. Et la démonstration tentée, pour intéressante qu'elle semblât, ne put être faite. Il en reste néanmoins — et c'est l'enseignement à tirer de ce championnat d'athlétisme des boxeurs — que la définition de l'athlétisme est exacte qui se sert de la formule classique : force et souplesse. De cela Thorpe, huit jours plus tôt, nous avait déjà assurés.

Thorpe est, il est vrai, le « surhomme». A une souplesse native extraordinaire — héritage de la race — il ajoute une force prodigieuse, acquise par les rudes labeurs de la ferme, à une longue et incessante pratique du sport. C'est l'athlète complet — et unique. Il nous faut encore nous contenter d'être des athlètes tout court — et d'admirer celui qui nous offre l'occasion de glorifier l'athlétisme.

AVIATION

De Sébastopol à Saint-Pétersbourg

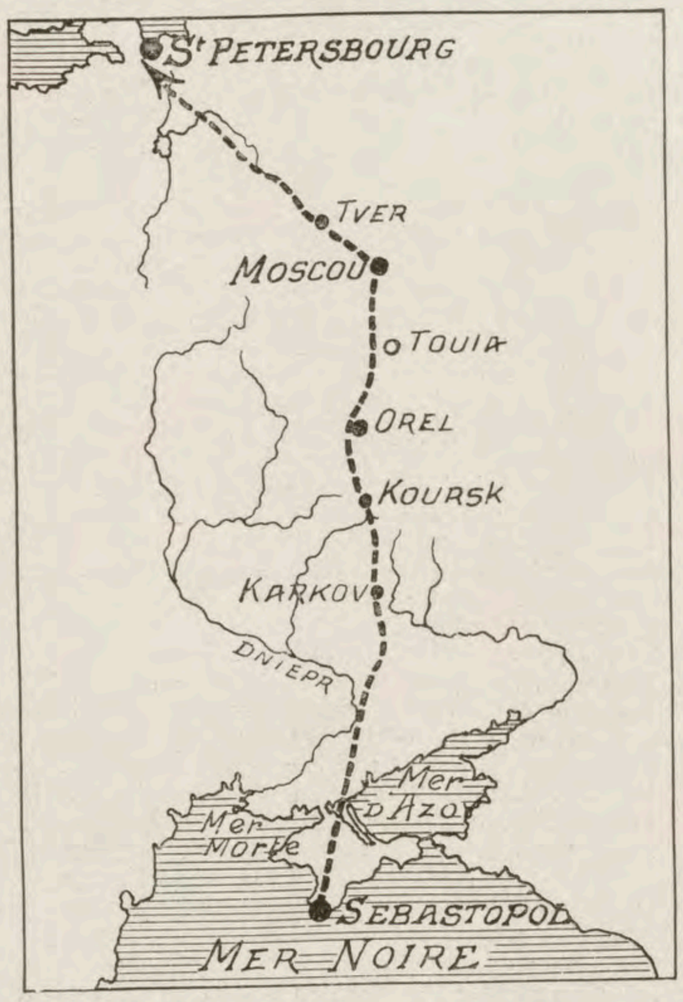
Deux officiers russes ont effectué ce long raid, nous publions le carnet de route de l'un deux, le lieut[t] Dibovsky.

Deux officiers russes, le lieutenant de vaisseau Dibovsky et le capitaine d'infanterie Andréadi, viennent d'effectuer la plus longue randonnée européenne entreprise jusqu'ici en aéroplane, en allant de Sébastopol à Saint-Pétersbourg. Le premier arrivé étant le lieutenant de vaisseau Dibovsky, nous parlerons, pour l'instant, uniquement de son raid.

Notons tout d'abord que le trajet parcouru par lui — 2.500 kilomètres environ — constitue le double de la distance qui va de la ligne extrême de l'ouest de l'Europe à la frontière russe. Il est vrai que l'officier russe a mis près de quarante jours à franchir cette distance. Mais il était parti, de même que son camarade Andréadi, pour ainsi dire à l'aventure sans préparation, sans qu'aucune disposition fût prise aux étapes d'un aussi long trajet, manquant constamment d'essence et de pièces de rechange, obligé d'en attendre l'arrivée des journées entières.

Par surcroît, le mauvais temps s'en est mêlé, les orages, pluies et vents violents, arrêtant l'aviateur à tout instant. En réalité, le temps de son vol effectif n'a été que de vingt-cinq heures, son appareil ayant fait, parfois, jusqu'à 130 kilomètres à l'heure.

C'est, en somme, un très beau record de distance et qui peut être mis autant à l'actif de l'aviateur russe qu'à celui



CARTE DU RAID DU LIEUTENANT DIBOVSKY.

de l'aviation et de l'industrie françaises. Car le lieutenant Dibovsky a passé son brevet de pilote en France et a accompli sa course sur un monoplan Nieuport, muni d'un moteur français.

Mais, laissons-lui la parole.]

Le colonel Odintzov, chef de l'ecole d'aviation de Sébastopol, m'avait donné l'ordre de procéder à une épreuve de tenue des nouveaux aéroplanes militaires que nous avions reçus de l'étranger. Ses instructions étaient de voler vers le Nord, le long de la voie ferrée, d'abord jusqu'à Kharkov, puis, plus loin encore, si tout allait bien.

Après quelques journées de mauvais temps et malgré la persistance du brouillard venant de la Mer Noire, je décidais de partir à l'aube du 7 juin, en compagnie d'un mécanicien, le sous-officier Riabidine, emportant à bord des pièces de rechange ainsi que les instruments nécessaires.

Nous nous sommes d'abord élevés à 400 mètres; nous avons franchi les hauteurs d'Inkerman en nous dirigeant vers notre école d'aviation. Mais le brouillard nous barra bientôt la ligne du Nord. Nous fûmes obligés de retourner au champ d'aviation.

Après une nouvelle attente de deux jours, je pris le parti de m'éloigner quand même de la mer et de ses brouillards, escomptant la rapidité de mon aéroplane.

Le soir du 9 juin, nous nous élevâmes en nous orientant vers Simpheropol. Le vent continuant à souffler avec violence, nous fûmes fortement secoués. En même temps, le moteur avait de fréquents ratés et nous fûmes obligés de descendre assez brusquement près de Bakhtchisaraï, dans un champ en labour. L'obscurité ne nous permettant pas d'inspecter le moteur, nous recouvrîmes l'appareil de bâches et acceptâmes l'hospitalité du général Tchabovsky auprès de la propriété duquel nous étions descendus.

Le lendemain, après avoir fait les réparations nécessaires, nous repartîmes à 6 heures du soir dans le but de nous arrêter à la station Djankoï. Tout d'abord, les terrains accidentés, puis la proximité de la mer d'Azov faisaient changer à chaque instant la direction du vent, nous entraînant dans des courants tantôt froids, tantôt chauds. Enfin, 1 h. 25 après notre départ, nous arrivions à la station Djankoï, où nous décidions de passer la nuit, afin de nous préparer au passage d'un endroit très dangereux pour nous : la Mer Pourrie et la presqu'île Tchangar.

A peine avions-nous fait 10 kilomètres le lendemain, que l'appareil se mit à trembler sous les coups d'un fort vent. Bientôt, il commença à être dangereux de rester dans l'air. Néanmoins, ne voulant pas descendre dans une région tout à fait déserte, nous continuâmes à avancer sans pouvoir nous élever, car les coups de vent rabattaient l'appareil vers la terre. Enfin, en approchant de la station Taganach, je crus plus prudent de m'y arrêter. Toute la journée et une partie de la nuit, le vent souffla à raison de 22 mètres à la seconde. A 3 h. 1/2 du matin (le jour permettait à peine de distinguer la voie ferrée), nous nous élevâmes, non sans éprouver de fortes secousses. Près de la Mer Pourrie, le vent augmenta. A cet endroit, le remblai du chemin de fer est entouré des deux côtés par l'eau et en cas de panne nous étions obligés de descendre dans l'eau. Nous montâmes donc le plus haut possible, sans avoir pu éviter un fort tangage au moment où nous passions au-dessus des salines. A un moment donné, un coup nous rejeta presque jusqu'à terre. Mais à mesure que nous avancions vers le Nord, le vent se calmait, prenait la direction de l'Est et une buée nous cachait la terre. Il nous fallut donc descendre plus bas pour distinguer le chemin de fer. L'humidité devenait de plus en plus intense, brouillait les verres des lunettes et je ne distinguais plus rien. Ne voulant pas insister davantage, je m'arrêtai à 4 heures du matin auprès de la station Rikovo.

Le brouillard s'étant quelque peu dissipé, nous repartîmes une demi-heure plus tard. Nous ne fîmes que 50 verstes, jusqu'à la station Akimovka, car le brouillard s'épaissit de nouveau et l'essence commença à manquer. Cependant, nous avions dépassé pendant cette courte étape l'express qui était parti de la station Rikovo dix minutes avant nous. J'ai été bien heureux de le retrouver à la station Akimovka pour aller chercher de l'essence à Mélitopol.

A midi 13, nous repartîmes ; mais après la station de Mélitopol les courants acquirent une telle violence que je croyais à certains moments que mon appareil allait se retourner. Mes efforts à faire marcher les leviers et les gauchissements des ailes parvenaient à peine à nous redresser.

A d'autres moments, nous étions rejetés avec une telle force vers la terre que ce fut miracle de n'avoir pas été broyés. Lutter plus longtemps aurait été courir au-devant d'une catastrophe. Aussi, arrivés devant la station Fédorovka, nous descendîmes dans le but d'attendre jusqu'au soir l'accalmie. Mais le soir, un orage terrible éclata et le vent se mit à souffler en rafales. Nous y passâmes donc la nuit sous les ailes de notre aéroplane que nous avions recouvert d'une bâche.

A 7 h. 1/2 du matin, nous nous élevâmes directement de la route défoncée par les eaux et prîmes la direction d'Alexandrovsk. De nouveau, le brouillard nous cacha toute la vue et nous dûmes descendre près de la station Poporka, au moment où un nouvel orage éclatait avec grêle et pluie diluvienne. Nous campâmes à nouveau sur place.

De bon matin, nous reprîmes notre course ayant pour but Alexandrovsk. La pluie avait été si abondante que l'eau avait recouvert le remblai et la voie ferrée; malgré le courant, nous poursuivîmes notre marche, et bientôt nous aperçûmes Alexandrovsk, située à 400 verstes de Sébastopol. Après avoir contourné la ville, je commençai un vol plané en cherchant un endroit convenable pour atterrir.

(*A suivre.*) LIEUTENANT DIBOVSKY.

AUTOMOBILE

A l'Automobile-Club

Une tempête sur un tapis vert.

Se serait-on, par hasard, trop pressé de féliciter l'Automobile-Club de France? Ou, pour être plus exact, n'aurait-on pas confondu dans les mêmes éloges, immérités pour les uns, mérités pour les autres, les deux classes de la Société d'Encouragement qui, en général, encourage si peu?

Cette fois pourtant, elle méritait, semble-t-il, tous les compliments. Dès le lendemain du Grand Prix couru à Dieppe, un communiqué officiel nous annonçait qu'un Grand Prix était fondé, dont le règlement était immédiatement publié, règlement dont nous avons donné une brève analyse, et l'on déclarait qu'on n'attendait plus que les engagements. C'était parfait, c'était splendide.

Mais voici que des échos nous arrivent, un peu différents, de ce que fut en réalité la séance du Comité. S'ils ne nous donnaient que de quoi rire et de quoi nous amuser un peu du passé, voire du présent, nous les passerions sous silence, mais l'état d'esprit regrettable, lamentable même, qu'ils décèlent dans toute une partie des membres dirigeants du cercle est de nature à compromettre l'avenir, voire l'avenir le plus immédiat, celui-là même de la course qu'on croyait votée un an d'avance, par enthousiasme, et qui n'est en réalité que mise un an par avance en demeure d'être ou de ne pas être, lisez d'être profitable, ou de ne pas exister.

Voici très exactement ce qui se passa en effet. On venait de rendre et d'examiner les comptes du Grand Prix de Dieppe. Il faut avouer qu'ils n'étaient pas brillants. Nous en avons analysé la cause, le mauvais choix de la date, dû à l'adoption de la Coupe de l'*Auto*. Bref, si l'intérêt fut grand, le public fut mince à cette épreuve courue à Dieppe, pendant la grande semaine de Paris. Je crois qu'on fit une trentaine de mille francs de recette au lieu de cent mille. Comme on était entrain d'examiner les comptes, l'assemblée, c'était en l'espèce le Comité, fut avisée d'une demande de crédit par la Commission technique, crédit destiné à faire les frais d'établissement du nouveau laboratoire de l'A. C. F. qui, de Levallois-Perret, dans les steppes inaccessibles de la banlieue, émigre à Paris sur les quais. Le laboratoire sollicitait donc une somme d'argent que les dirigeants devaient se rembourser avec le produit des expériences, essais de moteurs, etc.

Là-dessus, un membre du Comité, représentant la partie cercle, se leva et, avec une éloquence véhémente et enflammée, déclara qu'il était là pour empêcher de *dilapider*, ce fut le mot exact employé, les finances de l'Automobile-Club (mouvement d'émoi dans l'assistance), que lui et ses amis en avaient assez ou plutôt en avaient trop de ces courses, concours, laboratoires et autres fantaisies, qu'il qualifia d'abusives et de superfétatrices. Ce n'était pas pour cela que lui et ses amis, qui représentent les intérêts de la sacro-sainte cagnotte, donnaient leur argent.

— Si ces messieurs, conclut-il, veulent faire des courses, qu'ils les fassent, mais que cela ne nous coûte rien. S'ils veulent faire des laboratoires, qu'ils en construisent, mais avec le produit de leurs expériences.

Il estimait que pour lui, la course autour des tables de jeu, au moment solennel où le chef de partie a crié : « Rien ne va plus à la chouette ! » était suffisante. Le concours entre les membres du cercle, à savoir qui versera le plus à la cagnotte, est le plus noble et le plus utile des concours, car sans lui le Club n'existerait plus; enfin, comme laboratoire, la cuisine avec son chef lui paraissait être définitive. Voilà le véritable laboratoire de l'avenir.

Ayant dit il s'assit et fut longuement applaudi par un groupe imposant.

Naturellement la gauche bondit. Le vénérable M. Soreau, président de la Commission technique, l'un des hommes les plus calmes et les plus courtois de France, faillit, cette fois, étrangler de fureur. On dut intervenir. Il ne parlait rien moins que d'essayer sur son adversaire un moulinet Renard et de le faire tourner.

Le groupe des sportifs, ayant à sa tête René de Knyff, rugissait Les pauvres sportifs n'ont vraiment pas de chance. Au moment où par leurs courses et par leur Salon ils réalisèrent de somptueux bénéfices, le Cercle, qui avait alors la maladie de la pierre entassait immeubles sur immeubles, si bien qu'il s'endetta. Arriva le groupe de joueurs qui le sauva de la ruine, mais qui depuis ce temps-là roule des yeux farouches, chaque fois qu'on lui parle de dépenser quinze centimes. Les sportifs ont beau évoquer la gloire des temps jadis, dont ils sont les créateurs, on leur répond : « La gloire avec des dettes. » Or, ces dettes, d'ailleurs payées depuis un an, ils n'en sont pas les auteurs, ils ne sont responsables que de la gloire, mais comme tout cela fut d'une même époque, on les ensevelit autant que possible, dans ce fâcheux et commun souvenir.

J'ajoute : autant que possible, car je ne crois pas que ce groupe qui a fondé l'Automobile-Club, se laisse ensevelir. Avec un peu d'unité, il doit vaincre l'autre, non parce qu'il est le plus nombreux, il s'en faut, mais parce que la thèse qu'il soutient est la seule soutenable. Un appétit n'est jamais un programme, et la parole fameuse « j'y suis, j'y reste » n'a fait son chemin dans le monde que parce qu'elle fut prononcée le soir de l'assaut de Sébastopol, sur la redoute de Malakoff, qu'on s'attendait à voir sauter. Elle aurait eu moins de succès dans un fauteuil ou dans une salle à manger.

Cependant, cette fois, tout au moins, le parti conservateur des finances a eu le dessus. Le laboratoire a trouvé son argent dans une souscription privée entre membres du Club. On croît rêver, mais c'est ainsi. L'automobile a en France le plus somptueux des clubs, place de la Concorde, dans un monument historique, mais pour installer son laboratoire, il lui faut trouver des bonnes volontés individuelles. Au fait, cela vaudra peut-être mieux. Quant à la Commission Sportive, elle obtint une victoire à la Pyrrhus. On la couvrit de fleurs, on étouffa ses membres sous des lauriers, mais on déclara que la clôture des engagements du futur Grand Prix, celui de 1913, se ferait fin septembre, et que si d'ici là le nombre d'engagements nécessaires pour faire un total de 150.000 francs de droits d'entrées, n'était pas atteint, on passerait à d'autres exercices.

Or, ces 150.000 francs représentent précisément la somme de frais calculée d'après le dernier Grand Prix, pour un circuit plus petit.

Eh bien, très franchement, une telle situation ne peut durer. Je suis d'ailleurs certain que l'autorité morale des dirigeants de la Commission Sportive fera, s'il est nécessaire, fléchir cet ukase draconien. Si le Grand Prix de l'A. C. F., si le laboratoire doivent payer leurs frais avec leurs ressources, à quoi sert la Société d'Encouragement ? Sur la cotisation de 210 francs versée chaque année par les 240 membres du cercle, il y a 140 francs qui sont imputés à la Société d'Encouragement. Cette somme, qui fait au total *330.000 francs*, devrait aller exclusivement à l'encouragement direct de l'industrie du sport et du tourisme automobiles. Les dirigeants de commission se font un scrupule de mettre tous leurs frais à leur propre charge. Ce ne sont pas les trois malheureux bureaux, perchés au 7e étage, au-dessus d'un ascenseur qui n'arrive même pas à leur porte, qui grèvent le budget. La vérité est que le Cercle, avec ses airs généreux, laisse payer la moitié de ses frais à la Société. Or, ces frais somptuaires qui sont utiles et même nécessaires au Cercle sont inutiles à la Société d'Encouragement.

Conclusion : que le Cercle les prenne en entier à sa charge et qu'il laisse le budget des *330.000 francs* disponibles à la Société d'Encouragement.

Ajoutons, pour être francs, que les sportifs ne paraissent pas s'émouvoir outre mesure de ces querelles. Ils désireraient en revanche, créer une nouvelle épreuve populaire, analogue à celles qui ont du succès en Angleterre pour les motocyclettes et ce qu'on appelle les *side-cars*, ces petits véhicules légers qu'on attelle au flanc de la motocyclette et qui font avec elle un engin léger, rapide, à quatre roues, supérieur à la motocyclette elle-même.

GEORGES PRADE.

CYCLISME

Autour du dixième "Tour"

Il établit l'indiscutable valeur des Belges

L'ample drame aux cent actes divers qu'est le Tour de France est joué. Brillamment commencé le 30 juin à Paris, il s'est terminé magnifiquement le 28 juillet à Paris. Ce n'est pas mon intention d'en évoquer ici l'histoire — déjà ancienne — et les innombrables péripéties.

Un tour de France, on sait ce que cela désigne d'énergie, de combativité, d'endurance physique et morale, de hasards aussi, heureux ou malheureux : aujourd'hui surtout que l'itinéraire de la grande épreuve, agrandi jusqu'aux limites de la France, dessine un périmètre de 5.636 kilomètres — presque la distance de Liverpool à New-York — et qui passe par les plus rudes chemins que l'ingéniosité cruelle des organisateurs ait su découvrir en notre doux pays : chemins de montagnes et chemins de plaine, brûlés par le soleil, gelés par les frimas, balayés par les bises, inondés par les pluies. Que de climats divers et diversement émouvants représente cette arène où se livre la grande bataille annuelle des routiers de France et d'ailleurs!

Non, je voudrais seulement choisir et indiquer ici quelques-uns des traits les plus saillants par lesquels le Tour de 1912 doit se fixer dans notre mémoire et qui lui font une physionomie originale, unique, dans la série des grands raids classiques.

Des 131 partants et des 40 arrivants, Defraye a terminé premier et même bon premier, gagnant par 49 points, contre les 105 du second, Christophe : large écart qui allait sans cesse s'élargissant. Et voilà qui donne à la bataille de 1912 un autre aspect que celui de 1911. Le contraste même est frappant. Alors que l'an passé, le second, Duboc, en dépit des malheurs qui ne furent peut-être pas tous accidentels, pressait, talonnait de plus en plus Garrigou, le vainqueur, en 1912, Defraye, à mesure qu'il se rapprochait du but, distançait davantage son immédiat suivant et la meute lancée à ses trousses.

Qu'en conclure sinon que — tous accidents ou incidents nonobstant, crevaisons, chutes, etc., qui fausseront toujours quelque peu une course sur route comme celle-ci — la victoire ne s'est pas trompée, qu'elle est allée au meilleur : à l'homme qui, sur tous les parcours. figura dans le peloton de tête, qui gagna des étapes, qui, lorsqu'il se fut assuré une avance substantielle, a moins tenté de l'augmenter par des prouesses dangereusement brillantes que de la conserver, et qui l'a conservée en effet, qui a donc gagné avec sa tête autant qu'avec ses jambes et son cœur; bref, qui mérita pleinement, et de toutes les manières, son triomphe.

Inclinons-nous devant ce roi nouveau et complet de la route. Il a les solides qualités de son compatriote, le rude Vanhouvaert, avec plus de souplesse dans l'allure, plus de brio dans le style et un « dash » que ne posséda jamais le « lion des Flandres » dans toute sa gloire.

Defraye est Belge, et c'est bien ainsi. En donnant la première place à un Belge, l'intelligente fortune n'a fait que reconnaître et couronner le triomphe des Belges dans le dixième Tour de France qui sera dans l'histoire de l'épreuve le Tour belge.

Un chiffre sera plus éloquent que tous les commentaires : sur les 14 premiers, il y a 9 Belges. Au compte rendu de chaque étape, pendant un mois, on a pu voir revenir en tête, avec monotonie, ces noms quasi-inconnus de nous au début, populaires à la fin : Vandenberghe, Thys, Tiberghien, Buysse, Coomans, Heusghem — celui-là familier déjà à nos oreilles — et Deruyter et Spiessens et Everaerts et combien d'autres qui ont bien la figure et qui rendent bien le son, si j'ose dire, de leur origine. Est-ce donc le hasard qui a fait qu'un petit pays — par sa population, le cinquième ou le sixième du nôtre — a fourni les deux tiers des noms victorieux au palmarès du Tour de France? Nul ne l'imaginera. Non, l'éclatant succès de nos voisins n'est que la juste, la naturelle récompense de leur patient effort, de leur foi robuste et de leur bel enthousiasme sportif. Où la course sur route est-elle plus en honneur? où notre Tour de France est-il suivi avec autant d'intelligente passion que chez nos voisins du Nord? Le Belge joint à la ténacité du Saxon, la « furia » française. L'alliance de ces deux qualités explique la levée de cette pléiade d'athlètes et d'authentiques champions qui nous a conquis et surpris. Saluons la grande victoire sportive de la petite Belgique.

Mais élargissons la louange, pour y envelopper tous les jeunes, tous ces inconnus qui, du 30 juin au 28 juillet, si bien firent, des Alpes aux Pyrénées et des Vosges à l'Atlantique. Le proverbe anglais a raison, qui affirme « qu'il y a d'aussi bon poisson dans la mer que celui qui en est jamais sorti... » Les anciens des Tours de France passés ont dû baisser pavillon devant les nouveaux. Voyez la liste des vainqueurs. Combien y relevez-vous de noms familiers ? Le premier d'entre les « vieux », les « favoris », Garrigou finit troisième; Faber, le grand Faber, quatorzième! Georget a abandonné. Lapize a abandonné. Ce que je dis des « groupés » s'applique à ces sacrifiés, ces isolés, où les noms inconnus abondent. Connaissez-vous Deloffre, Pratesi? Le Dixième « Tour de France », c'est la victoire « du jeune sang ».

Et par là s'affirme sa vertu. La course sur route, la grande course sur route est une incomparable stimulatrice d'énergies. Elle possède un don merveilleux de renouvellement. Pour une figure nouvelle qui surgit de la piste, la route les voit surgir cent. Bien mieux : la route est comme la pépinière de la piste. Là où la course sur route est délaissée, la course sur piste et tout le sport végètent.

Je salue le Tour de France dont c'est le suprême mérite d'être, mieux que toute autre, l'épreuve révélatrice.

PAUL HAMELLE.

ALPINISME

Le Piolet [1]

L'indispensable compagnon de l'alpiniste

(Suite).

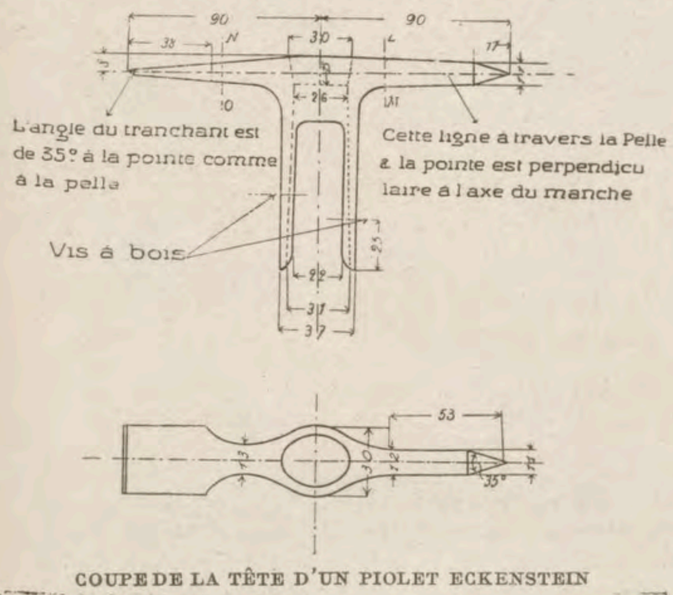
CETTE disposition particulière du pic (*pointe*) permet de creuser plus facilement de profondes et confortables marches. Tandis que si la pointe est courte, dès que l'entaille est ébauchée, le pic, au lieu d'entamer directement la glace, ne rencontre parfois que le vide de la cavité déjà faite; le manche du piolet seul frappe contre la paroi glacée, encaisse inutilement le coup; l'effort est alors complètement perdu (2).

Les frettes, qui retiennent la douille dans laquelle le manche est introduit, doivent être longues, minces, encastréesdans le bois et maintenues par des goupilles assez courtes pour ne pas diminuer la résistance du frêne.

La pique qui termine le manche doit être très solide. Souvent, c'est la partie faible du piolet. On visse quelquefois la pique dans le bois comprimé. Après avoir entouré ce bois d'une bague mince et longue, on fait dilater le bois en le plongeant longtemps dans l'eau. La bague ne doit être retenue que par une seule goupille.

M. J. Jacot-Guillarmod, habile technicien de la glace, préconise un piolet spécial moins lourd et moins long « que l'on puisse manier commodément d'une seule main ».

C'est un piolet d'une longueur de 860 millimètres, la pointe en a 45 et a la forme d'une pyramide à quatre pans avec une base de 16 × 16 millimètres. Le manche en hickory (*carya alba*, *carya amara*) a une section elliptique et est le plus large dans sa partie inférieure, où il a une circonférence de 120 millimètres. Cette section est la même du haut en bas; la partie la plus mince est vers la tête et a une circonférence de 100 millimètres. La longueur de la tête est de 180 millimètres. Il pèse un kilo.



COUPE DE LA TÊTE D'UN PIOLET ECKENSTEIN

Les angles intérieurs sont soigneusement arrondis. L'anneau à la partie inférieure, a une section elliptique de 43 × 33 millimètres et est fait d'un seul morceau d'acier. Cet anneau n'est ni brasé ni soudé. On fixe la tête au moyen d'un coin d'acier et de deux vis dans les bandes (frettes), mais non en face l'une de l'autre, ce qui permet d'employer des vis plus longues. Si la tête vient à s'ébranler, on peut ainsi l'assujettir fortement à nouveau. La pelle (*panne*) et la pioche (*pointe*) sont également aiguisées et ont l'angle normal de taille (en moyenne 35°). Les angles sont limités par des surfaces planes et non par des surfaces courbes et irrégulières. Si l'on partage l'angle de taille de la pelle par une surface plane, l'axe du manche est perpendiculaire à cette surface. L'axe de la pyramide à quatre pans, qui termine la pioche est également perpendiculaire à celui du manche. La pelle est large de 32 millimètres.

Avec un tel piolet, dit le Dr Jacot-Guillarmod (3), on peut, d'une seule main, exécuter le même travail qu'un guide, avec son lourd piolet qu'il ne peut manier qu'avec les deux mains.

Ajoutons que le Dr Jacot-Guillarmod est un virtuose des crampons et que la taille des marches joue, pour lui, un rôle secondaire.

Maintenant que nous avons donné sur les transformations du piolet assez de renseignements pour permettre de reconstituer son histoire, maintenant que nous avons étudié les différences des engins actuels avec assez de précision pour que le novice puisse, à bon escient, fixer son choix, énumérons les divers usages d'une arme indispensable à tout alpiniste.

Le piolet s'utilise comme soutien (ou comme appui), comme sonde et, enfin, pour tailler des marches.

Le meilleur moyen de se familiariser avec l'usage du piolet comme appui est de s'en munir pour de simples promenades en sentier. Lorsque le sentier est étroit et traverse une pente rapide, on appuiera la pique sur la pente en ayant une main au manche et l'autre à la tête du piolet. Le piolet, dans ce cas, ne doit jamais être tenu, comme une canne du côté du vide. En principe, pendant les « traversées », on prendra toujours soin d'opposer le piolet à la pente. Tenu ainsi presque horizontalement, le piolet joue le rôle de rampe et si l'on glisse, le corps s'appuie naturellement sur ce support qui forme frein. Sur les larges sentiers, le piolet n'est qu'une canne solide que l'on tient par la tête et dont on pose la pique assez loin devant soi. Eviter de le balancer, on risque ainsi d'accrocher et de blesser un compagnon. Si la route est facile, on peut le tenir serré sous l'aisselle, la pointe passée entre le sac et le dos.

A la descente directe d'une pente d'herbes ou d'éboulis, lorsque l'on marche face au vide, tenir son piolet sur le côté (gauche de préférence) la pique derrière soi sur la pente, la main gauche à la tête du piolet et la main droite assez bas sur le manche. Si l'on glisse, il suffit d'appuyer sur le manche avec la main droite pour atténuer et arrêter l'élan. Il arrive, dans les pentes d'éboulis ou de neige que l'on glisse volontairement. La position est alors la même. En tenant fortement la pique contre la pente, on peut renverser légèrement le corps en arrière. Conserver, autant que possible, les pieds dirigés en avant et parallèles. Pour ralentir ou stopper, on s'accroupit un peu en pesant sur le manche et en tournant les pieds de manière à les opposer à la pente.

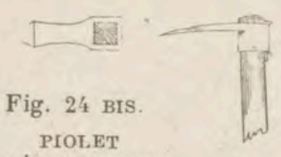


Fig. 24 BIS.
PIOLET D'EXCURSION

Il va sans dire que, pour les alpinistes dont l'ambition se borne à de simples promenades en sentiers, le piolet est un instrument d'une importance exagérée, un peu ridicule en l'occurence et dont le poids ne saurait être qu'une gêne. Il existe des piolets spéciaux pour touristes, des piolets d'excursion qui sont très suffisants. Le premier de ce genre paraît avoir été inventé par Kennedy. C'était un simple alpenstock dont l'extrémité supérieure, taillée en carré, recevait une petite pioche qui pouvait servir à retenir sur les pentes de neige rencontrées par hasard. Lorsqu'on se trouvait dans l'obligation de tailler, on adaptait une seconde partie (*la panne*) qui se fixait en sens inverse de la première (fig. 24 bis). Depuis, on a perfectionné ce genre d'outil qui permet aux promeneurs quelques audaces non prévues dans leur programme.

(A suivre). GEORGES CASELLA.

(1) Voir les nos 721, 722 et 723.
(2) Fontaine, *ouvrage cité*, p. 268.
(3) *Jahrbuch* des S. A. C., Tome VLV, 1909, p. 352-353.

ATHLÉTISME

Au travail

Nous avons des athlètes. Nous pouvons et devons en avoir plus encore.

TOUTES réflexions faites, le bilan des Jeux Olympiques pour n'être pas très brillant en ce qui concerne l'athlétisme français, n'est pas non plus le désastre que nous aurions pu essuyer.

La vérité c'est que personne en France, ni les dirigeants, ni les athlètes, n'a sérieusement pensé, longtemps à l'avance, à ces Jeux Olympiques, personne ne s'y est préparé. Nous sommes allés à Stockholm sans ordre et sans discipline, ayant pris dans notre contingent de coureurs ce que nous pouvions y puiser de meilleur, mais sans nous être armés *exceptionnellement* pour cette lutte *exceptionnelle*, qui devait réunir tout ce que le nouveau et l'ancien monde comptent de grands champions.

Pour nous armer comme il convenait, il eut fallu envisager la perspective des Jeux Olympiques une bonne année à l'avance, faire une sélection très large en province et à Paris, organiser toute une série d'épreuves destinées à mettre en vedette les meilleurs des nôtres, à découvrir si possible ceux qui, bien dirigés, bien assouplis pourraient devenir de vrais cracks, à extraire, en quelque sorte, de sa gangue fruste le diamant deviné.

Voyez plutôt l'Allemagne qui, au point de vue athlétique, n'existait pas il y a quatre ans et qui possède aujourd'hui des Braun et des Rau qui ont sérieusement inquiété les cracks américains.

Comment a procédé l'Allemagne ? Si vous le permettez, je vais répondre à cette question en vous citant les arguments d'un Français habitant de l'autre côté du Rhin et qui, *avant* les Jeux Olympiques, m'écrivait :

« Il paraîtrait que Failliot n'est pas certain de faire le déplacement de Stockholm. Les conséquences de cette abstention seront notre double défaite par l'Allemagne — je ne parle pas de l'Amérique — dans les courses de relais de 400 et de 1.600 mètres (1), alors que nous pourrions prétendre à de très honorables secondes places.

« Il est vraiment humiliant de considérer le peu de progrès réalisé par la course à pied en France durant les cinq ou six dernières années. A mon avis, les principales causes de ce « sur place » peuvent assez facilement être dégagées par une comparaison avec l'effort accompli par l'Allemagne athlétique.

» En France, vous n'avez pu faire pour la course à pied ce que vous avez réussi pour le football, et pourtant la course à pied est le sport mondial par excellence, celui que pratiquent tous les peuples sportifs du monde, celui qui permet les luttes les plus internationales, celui donc qui devrait nous voir vaincre. Or, vous n'avez pas su attirer la foule à vos épreuves pédestres.

« Cela, les Allemands l'ont fait. Et voici comment ils s'y sont pris.

« Ils ont organisé des meetings internationaux, ont fait venir les bons athlètes français, anglais, hongrois, suédois et même américains. D'abord, ils n'ont eu personne à leur opposer. Ils ont été battus à plates coutures. Puis des étoiles leur sont nées.

« Alors, ils commencent à battre les étrangers, et l'an dernier, ils surprennent toutes les compétences en enlevant quatre championnats d'Angleterre. Ils font ensuite venir Ramsdall et Gissing à Berlin, et, devant 10.000 personnes, Rau bat Ramsdall deux fois sur 100 et sur 200 mètres, déchaînant chez les spectateurs un enthousiasme frénétique.

« Ah ! si j'étais le Racing qui est riche, le Stade Français qui ne l'est pas moins, j'organiserais chaque année un meeting international où des Anglais, des Allemands, des Belges, des Français se livreraient des combats homériques !

« Ah ! si j'étais l'U. S. F. S. A. nous verrions l'année prochaine une grande rencontre telle que Paris-Berlin, Et je vous garantis qu'il y aurait des spectateurs, et que ces spectateurs seraient tous enthousiasmés.

« Permettez-moi de vous traduire ici quelques lignes d'un article publié en Allemagne à la suite d'un compte-rendu du Prix Roosevelt 1911 : « Avec le Prix Roosevelt la saison athlétique est terminée officiellement en France. En résumé, il n'y eut pas grand chose à Paris en sport Olympique pendant cette année 1911 et si les grands clubs hésitent à l'avenir à organiser de grands meetings internationaux, le mouvement qui semblait bien parti en France il y a quelques années, sera complètement ralenti. Le public veut des luttes intéressantes ; il en a assez de l'éternel « déjà vu » de ces dernières saisons françaises. Sauf Bouin, la France n'aura pas grand chose à Stockholm. »

« Voilà ce que disait ce journal allemand, simple hebdomadaire, il a d'ailleurs donné les résultats des éliminatoires de *tous les pays* en vue des Jeux Olympiques.

« Avez-vous un journal français, sportif ou non qui en ait fait autant et qui ait permis aux coureurs français de faire non seulement des comparaisons avec leurs maîtres d'Amérique, mais aussi avec leurs rivaux d'Angleterre, d'Allemagne, d'Italie, de Suède, de Finlande, de Hongrie.

« La vérité c'est que si vos dirigeants ont, par leur mollesse, endossé une grosse part de responsabilité, les journaux français n'ont pas encore compris, ni accompli leur vrai devoir, qui est de faire aimer et de vulgariser efficacement les sports athlétiques.

« Et je serais heureux, monsieur, en bon français, si je pouvais par ces lignes vous suggérer quelques idées, qui bénéficieraient de la publicité d'un grand journal français : j'espère que dès maintenant vous commencerez à exhorter les clubs parisiens à organiser des meetings internationaux et à préparer de futures grandes épreuves populaires comme Paris-Berlin ou France-Allemagne. Car, du jour où les Français s'attelleront avec cœur à la besogne, adieu les buveurs de bière, et vive la France ».

A vous, messieurs les dirigeants, à nous, journaux, de nous mettre à la besogne... et d'en donner à nos athlètes. GEO LEFÈVRE.

PETITE CORRESPONDANCE

L. PRIVAT, MELUN. — 1. Non Les tandems à pétrole ne sont plus guère utilisés comme mode d'entraînement qu'en Allemagne. — 2. Robl. — 3. Il a abandonné la piste depuis quatre ans, il est dans une maison d'automobile.

JOUAN, *rue du Mené*. VANNES. — C'est une idée intéressante, il faudrait cependant des bateaux convoyeurs.

J. DESPRET, PARIS. — 1. C'est Bouin indiscutablement. — 2. Il va finir son service militaire. — 3. Ils se sont déjà rencontrés.

M LEBERT, DIEPPE. — 1. A Carter a gagné, croyons-nous, à Auteuil, cinq courses sur cinq. — 2. C'est un accident heureusement fort rare. — 3. Oui, on a élevé la haie.

(1) On sait que Failliot put aller à Stockholm et que sa présence contribua à notre quasi-succès dans le 1.600 mètres relais où nous avons battu l'Angleterre pour la seconde place.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 11 AOUT. — *Automobile.* — Meeting du Mont Ventoux.

DIMANCHE 11 AOUT. — *Aviron.* — Régates d'Aix-les-Bains.

DIMANCHE 11 AOUT. — *Hippisme.* — Courses à Deauville.

LUNDI 12 AOUT — *Hippisme.* — Concours hippique à Vittel.

MARDI 13 AOUT — *Hippisme.* — Critérium de Deauville.

JEUDI 15 AOUT. — *Hippisme* — Courses à Deauville.

L'Allemagne aura-t-elle la suprématie aérienne qui nous appartient ?

Notre excellent confrère, C. Faroux, vient de publier dans l'*Auto* une étude assez dure pour notre aviation et vraiment optimiste pour celle de nos voisins, les Allemands.

Il cite des chiffres : l'empire germanique possède actuellement, prêts à prendre les airs, 244 aéroplanes. D'après les renseignements officiels, nous en avons plus de 250. Le corps des officiers allemands compte près de 391 pilotes brevetés. Nous ne le discutons pas, mais combien sont-ils qui volent ? En France, en moins de six mois, plus de 650.000 kilomètres ont été parcourus par 250 aviateurs militaires. Et c'est là le seul chiffre que nous serions heureux de connaître : combien les Allemands ont-ils accompli de kilomètres dans la période correspondante ?

Quant aux aéroplanes blindés dont nous parle cet article, nous croyons que les expériences faites avec ces engins n'ont pas été très convaincantes.

Au point de vue dirigeables, certes les Allemands semblent supérieurs à nous, mais il faut compter avec la panne, avec le vent. Quel est le Zeppelin qui aurait osé sortir en Anjou, le jour où Garros volait près de 500 kilomètres dans la tempête? Attendons que les aviateurs allemands aient fait leurs preuves avant de nous alarmer. D'ailleurs, notre confrère Faroux se montre plus optimiste que les journaux d'Outre-Rhin eux-mêmes.

A part l'ingénieur Hirth, quel est le pilote qu'on peut comparer aux nôtres, même de troisième ordre ?

L'hydro-aéroplane est à l'ordre du jour. Il a conquis André Beaumont.

André Beaumont, le vainqueur de Paris-Rome, du Circuit européen et du Tour d'Angleterre, qui avait été éloigné des champs d'aviation depuis bientôt dix mois par suite de son accident de Reims, est maintenant tout à fait rétabli. Il a repris ses ailes, et depuis une semaine il vole chaque jour à bord d'un hydro aéroplane d'un modèle tout nouveau. Il a l'intention de se rendre de Paris à la mer en coupant les boucles de la Seine pour ne pas trop s'allonger. Nous le verrons aussi à Saint-Malo; il est en effet partant certain dans le concours d'hydro-aéroplanes de cette ville. On se souvient que, dans nos colonnes, l'excellent aviateur fit de très judicieuses critiques sur le règlement de ce concours.

Roland Garros va nous dire quels sont les éléments de sécurité en aéroplane.

Dans un prochain numéro, nous publierons une étude du fameux roi de l'air, Roland Garros, sur les gages et conditions de sécurité des appareils d'aviation.

Jamais encore semblable théorie n'avait été émise. L'autorité et la valeur de son auteur montrent l'intérêt qu'on peut y attacher.

Le célèbre pilote qui, depuis plus de trois ans, a prouvé sa virtuosité et a émerveillé, tant en Europe qu'en Amérique, tous ceux qui l'ont vu évoluer, soit par ses longues randonnées à travers les pays, soit par ses acrobaties au-dessus des aérodromes, a mis dans cet article, qui fera sensation, tout ce qu'il a appris, tout ce qu'il a ressenti.

La *Vie au Grand Air* est heureuse d'avoir été choisie par le champion de l'air pour publier une aussi belle œuvre, fruit d'une longue et glorieuse carrière.

Petit-Breton serait-il abandonné par la malchance ?

La course de trois heures qui s'est disputée l'autre jeudi au vélodrome Buffalo, a été remportée par l'équipe Hourlier-Petit-Breton. Si celui-là fut l'artisan de la victoire au sprint, il faut reconnaître que c'est à celui-ci que revient en grande partie l'honneur du succès, grâce au train soutenu, à la puissance des démarrages qu'il fournit pendant l'épreuve. Il a prouvé une fois de plus qu'il était toujours le coureur splendide que nous connaissions, et que, lorsque la malchance veut bien l'oublier un instant, il est susceptible de remporter toutes les courses auxquelles il prend part.

Il y avait longtemps que les incidents multiples, les accidents graves l'avaient empêché d'inscrire son nom sur le palmarès d'une compétition. Cette place de premier va lui rendre le courage et l'énergie qui menaçaient de l'abandonner, tant il avait pu se rendre compte que le travail et l'entraînement le servaient mal dans son match avec la guigne. Il est peut-être arrivé maintenant à la fin de ses peines, nous le lui souhaitons de tout notre cœur. Et ce ne serait que justice s'il pouvait reprendre la place de triomphateur qui lui permit d'être le seul homme ayant remporté trois fois de suite le Tour de France avec deux places de premier du classement général et une de vainqueur de la catégorie des machines poinçonnées.

Où court-il ? Au Tribunal correctionnel chercher six mois de prison !

Un brave marchand de cycles, décidé à faire une réclame efficace pour ses bicyclettes, engagea dernièrement un jeune Italien, qui prit le départ dans le « Tour de France » sur une de ses machines, laquelle devait être rendue à son propriétaire après la course. Le coureur s'acquitta si bien de sa tâche qu'il oublia de revenir : fait que le tribunal correctionnel apprécia à sa juste valeur en octroyant à ce coureur (qui court toujours) six mois de prison et 25 francs d'amende par défaut.

La commission sportive de l'Automobile Club s'occupe des motocyclettes.

On fait beaucoup actuellement pour le sport motocycliste en France; cette année, les épreuves se sont succédé, sans interruption. Circuits, courses de côte, raids de ville à ville ont été suivis avec grand intérêt par tous les fervents de la bicyclette à moteur ; malheureusement, souvent le réglement en était par trop fantaisiste. Maintenant, il n'en sera plus ainsi. La commission sportive de l'Automobile-Club de France vient d'apporter de très sérieuses modifications au règlement général des courses sur route de motocycles et motocyclettes. Elle a spécifié que tout coureur qui prendrait part à des épreuves qui ne seraient pas courues sous ce nouveau règlement serait impitoyablement disqualifié.

Jack Johnson barman ! C'est la dernière fantaisie du champion noir.

On connaît la dernière du nègre Jack Johnson ? Il vient d'ouvrir à Chicago un bar qu'il a modestement appelé le *Bar du Champion*. Avec sa mentalité bien spéciale, le vainqueur de Jeffries a voulu que tout brille et reluise dans ses salons. C'est pourquoi les bois des chaises et des comptoirs s'enrichissent de lourdes baguettes d'or et d'argent ; les liqueurs sont renfermées dans des carafes en cristal gainées de vermeil. Les coupes et les plateaux sont en or massif. Des crachoirs en argent, négligemment placés aux pieds des tables, attendent le bon plaisir des consommateurs. Accrochée au panneau principal, une magnifique photographie du maître de céans s'étale dans un cadre composé uniquement par des pièces de 20 dollars.

Le service est fait par des frères de couleur de Johnson.

Souhaitons qu'il n'y ait pas trop de démêlés entre le maître et quelques-uns de ses serviteurs, désireux d'examiner d'un peu trop près le matériel du *Bar du Champion*.

Où il est prouvé que la boxe envenime les querelles locales.

Où diable la politique va-t-elle se nicher ? Voilà maintenant qu'elle envahit le sport ! Dernièrement, dans une ville de province, la municipalité eut l'idée d'organiser une soirée de boxe avec le concours de plusieurs boxeurs connus : Brochet, Demlen entre autres; notre champion national Carpentier remplissait les fonctions d'arbitre,

Ce fut pour les deux journaux du pays une admirable occasion de se dire des choses désagréables, et pendant que l'un, soutenant la municipalité, déplorait le peu de penchant du public pour le noble art, l'autre n'avait pas assez d'épithètes pour flétrir ce sport honteux pratiqué par des brutes et digne tout au plus de la plus basse populace. Quant à ce pauvre Carpentier, que notre confrère appelle Sa Majesté Carpentier, il est remercié ironiquement d'avoir consenti à honorer Fontainebleau de sa présence; car cette histoire s'est passée à Fontainebleau et non pas en Basse Bretagne comme on pourrait le supposer.

Verrons-nous un match entre Mike Gibbons et Carpentier ?

On nous annonce d'Amérique que Mike Gibbons ne trouvant plus d'adversaires dans les poids welter, va rencontrer des poids moyens, Klaus, Bob Moher et autres.

Un match avec Carpentier serait même sur le point d'être signé.

Or, notre champion ne peut certainement pas descendre maintenant au-dessous de 75 kilos; quant à Gibbons, il varie entre 68 et 69 kilos.

Nous croyons que Carpentier ferait mieux de disputer le championnat du monde poids mi-lourds dont le titre est vacant, ce serait plus sportif.

Souvent champion varie, bien fol est qui s'y fie.

Un champion de France très populaire est actuellement en difficulté avec son manager, qui a fait pourtant de lui, ce qu'il est actuellement : un boxeur de très grande classe. Hélas ! la reconnaissance n'est pas le fait des pugilistes, même dans les poids bantams.

De l'entrainement des athlètes américains, quand ils sont à Paris.

Les coureurs américains ont vraiment de la classe. Nous n'en voulons pour preuve que l'aventure arrivée à Thorpe, qui, s'étant fait un peu trop remarquer par son tapage nocturne bien senti, termina sa nuit au poste, ce qui ne l'empêcha pas de s'attribuer brillamment le lendemain, à Colombes, plusieurs épreuves.

Nos jockeys s'amusent ; ils disputent un steeple-chase..... à ânes.

Les jockeys sont de grands enfants, quand ils ne sont pas des enfants tout court. Aussi, dès qu'ils sont réunis, ils ne songent qu'à improviser des divertissements. Les voyageurs de la ligne du Nord redoutent beaucoup leur invasion à la gare de Chantilly, car c'est souvent à leurs dépens que nos fines cravaches s'ingénient à passer agréablement le temps. A Vittel, entre deux courses, ils viennent de courir un steeple-chase... à ânes; un public très nombreux a suivi les péripéties de cette course originale qui fut très régulièrement disputée.

Dès le signal du départ : Parfrement, J.-B. Moreau, Bronner, Lassus, O'Connor, Benson, Sauval, lancèrent leurs montures au galop, mais bientôt Benson se détachait et gagnait de dix longueurs... d'âne devant René Robert, bien revenu. Parfrement déposait une réclamation contre le vainqueur qui, d'après lui, s'était aidé avec les pieds au départ; mais sa réclamation était rejetée.

Le Roller Skating a beaucoup d'adeptes dans les Clubs Athlétiques.

Le beau temps du patinage a roulettes était, nous le croyions du moins, passé, eh bien ! nous nous trompions et je n'en veux pour preuve, que la section de roller skating du Paris Université-Club, assez puissante pour s'être assurée la majorité dans le Club Universitaire et faire la pluie et le beau temps selon les moments. Qui l'aurait cru !

Nouvelle à la main.

— Quel est la devise de Carpentier ?

— ?

— Un poing... c'est tout..

— Et celle de la perche qui montra aux Jeux Olympiques que les Américains étaient maintenant supérieurs à nous dans ce sport ?

— ?

— Je plie... et ne rends pas !

JOCKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 29 JUILLET AU 4 AOUT 1912

CYCLISME

JEUDI 1er AOUT. — Buffalo. — *Course de Trois Heures* : 1. Hourlier-Petit-Breton; 2 Pouchois-Lapize, à une roue; 3. Dupré-Emile Georget, à une demi-longueur; 4. Martin-Tribouillard, à un tour; 5. Toussaint-Palutias, à une longueur; 6. Vandenberghe-D fraye, à une longueur.

ATHLÉTISME

VENDREDI 2 AOUT. — Boxe. — Paris. — Criqui bat Lepreux qui abandonne au 13e round, il garde son titre de champion de France poids mouche.

DIMANCHE 4 AOUT. — Championnats d'athlétisme professionnels. — Parc des Princes :

100 mètres plat. — 1 Wyrolle (Union Athlétique de Paris), en 11 s. 4/5; 2. Menard (C. A. P.); 3. Lolliot (P. A. C.)

400 mètres plat. — 1. Gerber (U. S. Paris), en 52 s. 4/5; 2 Roberts (C. A P.), à 0 m. 75; 3. Lolliot (C A P.); 4. Zapy.

10 kilomètres marche. — 1. Roberts (C. A. P.), en 50 m. 25 s. 4/5; 2. Vadenne (C. A. P.), à 300 mètres; 3. Faggi (C. A P.)

Saut en hauteur sans élan — 1 Fleury (A.C A.), avec 1 m. 35; 2. Legrain (C. A. P.), 1 m. 25; 3. Vyrolle.

Lancement du poids. — 1. Paquette (ind.), 11 m.; 2. Noël (A. C. P.), 10 m. 04; 3. Vyrolle (U. A. P.), avec 9 m. 90.

Saut en hauteur avec élan. — 1. Vyrolle (C. A. P.), avec 1 m. 55; 2. Vauconsant (A. C. A.), 1 m. 40.

Course de l'heure. — 1. Waltispurger, qui couvre 17 kil. m. 880 m.

NATATION

DIMANCHE 4 AOUT. — *Championnats professionnels* — Passy :

Handicap amateurs (200 mètres). — 1. Lorichet (20); 2. Rozet; 3. Bachelard.

Championnat de France de plongeons (amateurs) : 1. Lenormand; 2. Piétro.

Handicap féminin (200 mètres) : 1 Mlle Cornet (scr.); 2 Mlle Hoss (20); 3. Mlle Bargère (50); 4 Carnot (5).

Concours de plongeons (professionnels). — 1. Delbord; 2. Noilhac; 3. Mourand

Championnat de France du mille. — 1. Bonnet; 2. G Michel, à 10 mètres; 3 Pouilley; 4. Viltard.

AVIRON

DIMANCHE 4 AOUT. — Championnats de Paris. — Courbevoie :

Championnat skiff (débutants). — 1. S. N. Encouragement; 2. C. N. France, à six longueurs.

Yole de mer (4 rameurs) — 1 C. N. France; 2 R. C. Paris, à une demi-longueur.

Skiff (juniors). — 1 C. N. France; 2. C. N. Basse-Seine, à quatre longueurs.

Quatre rameurs de pointe. — 1 S. N. Marne; 2. C. N. France, à trois quarts de longueur; 3. R. C. de Paris.

Coupe Glandaz (4 rameurs débutants). — 1. R. C. de Paris; 2. S. N Marne, à une demi-longueur; 3. C N. de France.

Skiffs seniors. — 1. Horodinsky (C. N. F.); 2. Barrelet (R. C. F.).

Deux rameurs pointe. — 1. C. N. Paris; 2. S. N. Sois-ons.

HIPPISME

MARDI 30 JUILLET Chantilly. — *Prix Turenne* (2.100 mètres, 10 000 francs) : 1 Carlopolis, au baron Foy (Ch. Childs); 2 Brou; 3 Clérambault. — P. M. : gag., 23 fr.; pl., 14 fr., 30 fr. 50.

Premier Critérium (1 100 mètres, 6 000 francs) : 1. Opott, au baron Gourgaud (J. Reiff); 2 Champoreau; 3. Nimbus. — P. M. : gag., 97 fr.; pl., 30 fr. 50, 31 fr., 17 fr. 50.

Deuxième Critérium 1.000 mètres, 6 000 francs) : 1. Clarière, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neill); 2. Marigot; 3. Scrap — P. M. : gag, 44 fr. 50; pl., 22 fr, 57 fr, 37 fr. 50

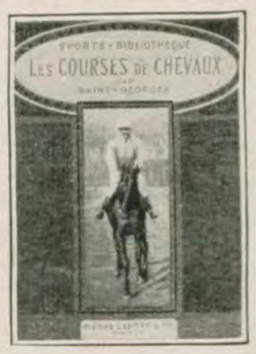
SAMEDI 3 AOUT — Deauville. — *Prix de la Reine Mathilde* (haies, 3 000 mètres, 20 000 francs) : 1. Neuter, au baron La Caze (Thibault ; 2. Ormuzd; 3 Go — P. M. : gag., 179 fr. 50; pl., 96 fr., 65 fr.

Prix de la Société des Steeple Chases de France (3 600 mètres, 5 000 francs) : Amphyction, à M. Jay Gould (A. Benson); 2. Chantecler; 3. Rat à Poils — P. M. : gag, 44 fr ; pl., 22 fr, 44 fr 50, 22 fr.

DIMANCHE 4 AOUT. — *Grand Prix de la Ville de Vichy* (2.600 mètres, 100.000 francs) : 1. Prédicateur, au baron E. de Rothschild (A. Woodland); 2. Gayotte; 3. Castagnette V. — P. M. : gag, 20 fr. 50; pl, 10 fr., 19 fr., 44 fr.

CE QU'IL FAUT LIRE

Philippe de Champaigne, collection des Peintres illustres. Le vol. avec planches en coul. 1 fr. 95.



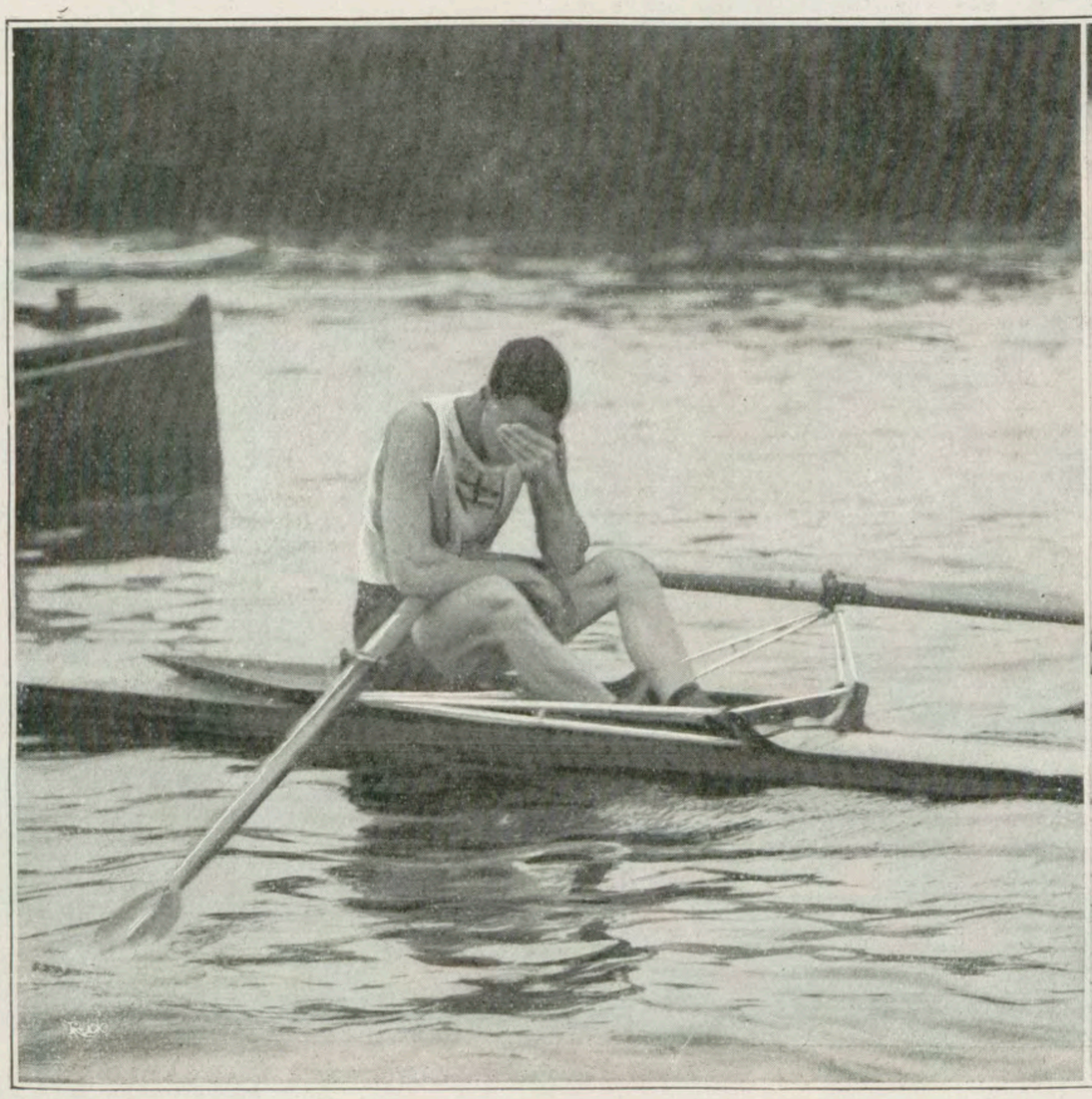
Les courses de chevaux, par SAINT GEORGES. Collection " Sports-Bibliothèque ". Le vol. 6 fr.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

BARRY CHAMPION DU MONDE D'AVIRON

LE MATCH BARRY-ARNST SUR LA TAMISE

Le 29 juillet s'est disputé sur la Tamise, de Putney à Mortlake, le championnat du monde d'aviron à un rameur, qui opposait le fameux Australien Dick Arnst, tenant du titre depuis 1908, à Ernie Barry, champion d'Angleterre ; c'est ce dernier qui triompha, son rival ayant abandonné à la stupéfaction générale.



BARRY PLEURE DE JOIE APRÈS SA VICTOIRE

Barry, dès qu'il eut franchi la ligne d'arrivée, se mit à pleurer. En plus du titre de champion du monde d'aviron, sa victoire lui rapporte 25.000 franss

ARNST FÉLICITE BARRY APRÈS LE MATCH

Très sportivement, Dick Arnst vint féliciter Barry, qui était exténué par l'effort qu'il venait de fournir pour vaincre.

DEUX OFFICIERS RUSSES VOLENT DE SÉBASTOPOL A SAINT-PÉTERSBOURG

LE MONOPLAN NIEUPORT DU LIEUTENANT DIBOVSKY A OREL

C'est le lieutenant Dibovsky qui, parti en même temps que son camarade, le capitaine Andreadi, atteignit le premier Saint-Pétersbourg, à bord de son monoplan.

AVANT MOSCOU

Immobilisés par la grêle et la tempête à Toula, le lieutenant Dibovsky et son mécanicien graissent leur appareil.

SUR L'HIPPODROME DE TOULA

Pour protéger le moteur, aux escales, les aviateurs recouvraient les cylindres de gaines imperméables.

LA RÉCEPTION A L'AÉRODROME DE MOSCOU

Sur notre photographie, les officiers aviateurs du centre de Moscou portent en triomphe leur camarade, qui est exténué par sa lutte contre le vent et la pluie. Le Lieutenant Dibovski s'était perdu au dessus des faubourgs de Moscou, il ne retrouva l'aérodrome que grâce au feu qu'on y avait allumé.

AU-DESSUS DE L'AÉRODROME DE MOSCOU

C'est le 30 juin que le lieutenant Dibovsky et son mécanicien, le sous-officier Riabidine, arrivèrent à Moscou à bord de leur Nieuport. Ils étaient partis le 8 juin de Sébastopol. Ils avaient reçu l'ordre de ne pas forcer les étapes et surtout de voler très prudemment afin de ne pas s'exposer à briser leur appareil en naviguant dans le brouillard.

LES PAYSANS RUSSES A OREL

Les paysans d'Orel qui, pour la première fois, voyaient un aéroplane, demeuraient stupéfaits et n'osaient s'approcher de l'oiseau mécanique.

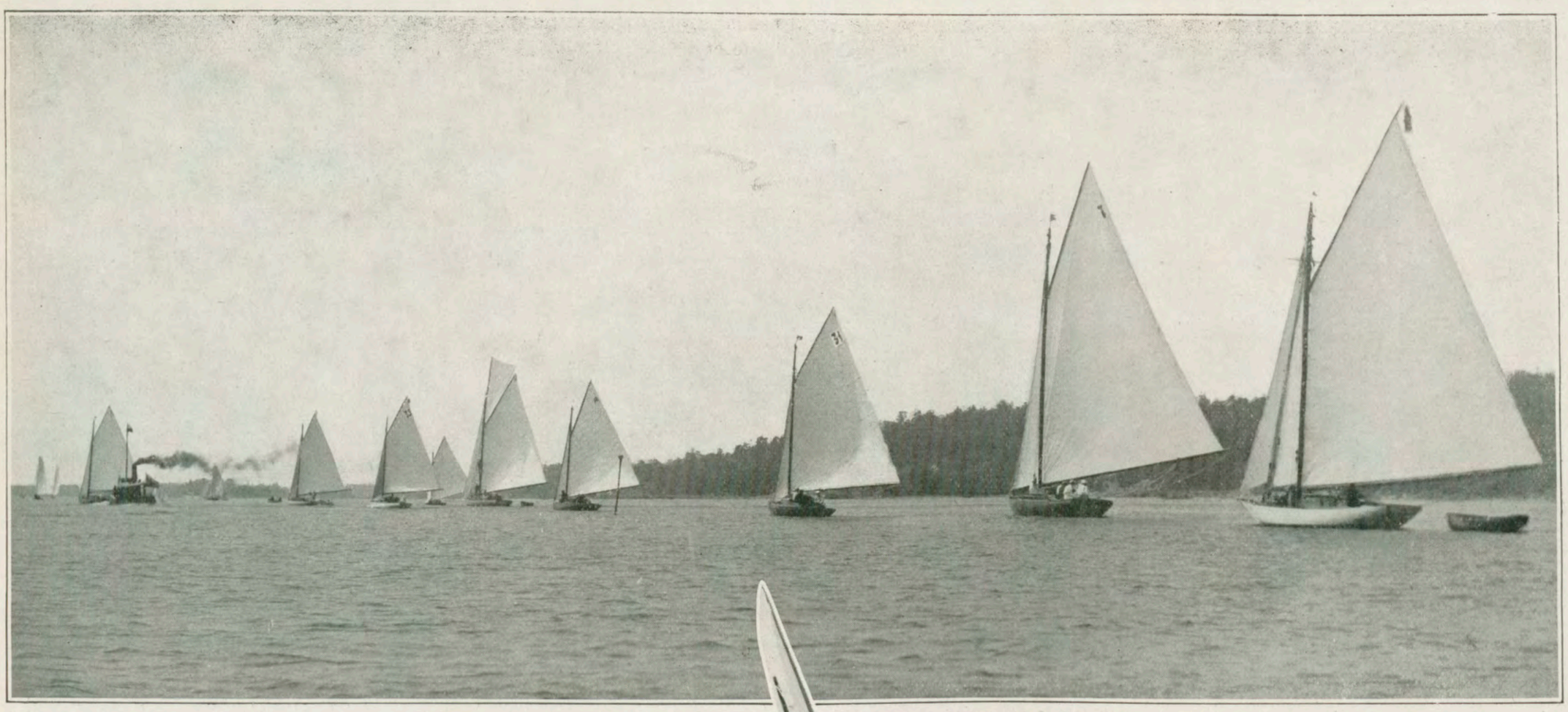
L'APPAREIL EST TRANSPORTÉ SUR LA ROUTE

En voulant atterrir auprès de Moscou, dans ce qu'il croyait être un pré, le lieutenant Dibovsky tomba, sans dommage d'ailleurs, dans un marécage couvert d'herbes.

AVANT LA DERNIÈRE ÉTAPE MOSCOU-SAINT-PÉTERSBOURG

Le lieutenant Dibovsky, à son arrivée à Moscou, est fêté par les membres de l'Aéro-Club de Russie, qui tiennent à le féliciter et à lui souhaiter bonne chance pour la dernière étape. Il quitta Moscou le 15 juillet seulement, n'ayant reçu qu'à cette époque l'autorisation de continuer son raid. Il arrivait le 17 à Saint-Pétersbourg.

LE YACHTING AUX JEUX OLYMPIQUES



LES CONCURRENTS SE RENDENT AU DÉPART

Après les Jeux Olympiques de Stockholm, se disputèrent des régates internationales à la voile. Dans la classe des 6 mètres, la victoire revint à un bateau français, le *Mac-Mich*. Les régates se couraient dans une baie de la Baltique, située à 25 kilomètres de Stockholm. Une foule nombreuse s'était rendue à bord de vapeurs pour assister à la finale.

LE *MAC-MICH*

Le *Mac-Mich*, battant pavillon français, s'adjugea la victoire dans la catégorie des 6 mètres devant le *Nordug II* (Danemark). La finale s'est courue par un vent violent, ce qui ajouta encore à l'intérêt de l'épreuve.

LE *KITTY*

Le *Kitty* (Suède) s'est classé troisième dans la catégorie des 10 mètres, derrière le *Nina* (Finlande) et le *Gallia* (Russie). Les finales de chaque classe mettaient en présence les yachts arrivés dead-heat dans les courses précédentes.

COUP D'OEIL CHEZ NOS VOISINS

Tous les mois à cette même place, nos lecteurs trouveront en un ou plusieurs articles, les opinions sportives les plus autorisées de nos confrères de l'étranger.
N. D. L. R.

Le nouveau dirigeable

Les grandes possibilités.

[Tout le monde a encore présent à la mémoire la fin tragique de Melvin Vaniman qui avait décidé de tenter la traversée de l'Atlantique à bord de son dirigeable « Akron » et qui fut précipité de 1.000 mètres de haut sur le sol. ainsi que son frère et trois passagers. L'aéronat ayant éclaté pendant la période des essais, le mois dernier, il nous a semblé du plus haut intérêt de publier l'article suivant signé du pauvre inventeur et qui a paru dans l'*Aero-Club of America Bulletin*.]

Nous sommes à la veille d'un âge nouveau, celui du voyage aérien, — voyage qui sera, si impossible qu'il semble à cette heure, plus sûr, plus économique qu'aucun mode de voyage n'a été, dans toute l'histoire du monde.

Le voyage! C'a toujours été l'aventure et le plaisir de la civilisation avançante, mais depuis le temps des Grecs jusqu'à ce xx^{e} siècle, il a eu pour condition et pour compagnon, le danger.

Après le voyage sur terre et sous terre, sur mer et sous mer, toujours plus confortable mais non plus dangereux, il est réservé au voyage aérien d'apporter à l'humanité sa plus grande volupté, avec sa plus grande sécurité dans ce qui semble le plus périlleux de tous les éléments.

On ouvre sa fenêtre par une matinée de novembre ou une matinée de mars et l'on lève les yeux vers cet océan miroitant, incertain et ses clartés capricieuses. Comment un vaisseau aérien pourrait-il naviguer paisiblement là-haut? Et pourtant le vaisseau aérien de l'avenir n'y naviguera pas seulement en toute aisance, mais encore aux altitudes par lui choisies et qui lui plaisent, en sorte qu'il deviendra facile, non seulement de regarder en bas de près les sauvages Pygmées de l'inaccessible Asie, mais encore d'aller chasser le lion en Afrique et dans l'Inde, avec une sécurité qui dépasse celle dont jouissent aujourd'hui les rois et ex-présidents dans leurs expéditions de chasse à travers jungle ou brousse.

Oui, vraiment, le voyage aérien est quelque chose de neuf sous le soleil, le vrai voyage aérien, aussi pratique et sûr que le voyage dans un pullman, dans un bateau à vapeur ou dans une auto. L'homme a gardé encore des préjugés contre la hauteur, mais le progrès social n'a jamais manqué de triompher des terreurs de l'inexpérience, et une fois le voyage aérien tombé dans le domaine du touriste, tout le monde y viendra, et sera pris par lui. Rappelez-vous les jours où le virage dans le chemin de fer aérien au-dessus de Central Park, donnait des crises de nerfs!

Comment le voyage par les voies aériennes deviendra-t-il une réalité pratique, sûre? Pour bien comprendre comment cela peut s'accomplir, il faut d'abord bien comprendre les limites et faiblesses des moyens actuels.

L'invention, comme toutes choses dans la nature, a ses évolutions. Le Dinosaure précéda la puce « savante » et le préhistorique bicycle semblerait ridicule à côté du présent motocycle. Jadis le courrier postal était le seul agent de communication. Aujourd'hui, le télégraphe avec et sans fil, le téléphone, comme une toile d'araignée enveloppent et mêlent l'univers dans une vibration de sons intangible.

Il n'est pas plus étonnant de prédire aujourd'hui à quelqu'un que d'ici cinq à dix ans, et probablement moins, assis dans le fauteuil confortable d'un chaud et clair salon, il contemplera les solitudes glacées où Peary rampa péniblement, qu'il ne l'eût été voici cinquante ans, d'affirmer que deux personnes debout aux extrémités d'un fil, distantes de 500 milles, pourraient bavarder ensemble.

Et pourtant, quel est le pessimiste « du Missouri » qui oserait dire que quelque jour, au même moment que nous parlons à la personne au bout du fil, il ne pourra voir son image reflétée comme dans un miroir? Point n'est besoin d'être bien fort pour dire « ça ne se peut pas ». Il faut être Franklin ou Fulton, Marconi ou Pasteur, pour plonger son regard dans l'avenir, pour dire que telle chose ne peut être faite, pour dire comment elle peut être faite et pour la faire.

Nous avons beau essayer, nous ne pouvons imaginer des appartements confortables, des salles de bain, des salles à manger, des parloirs, dans un aéroplane, dans un rigide ou non rigide dirigeable, ou dans toute autre nef aérienne. Et cela parce qu'il n'y eut jamais vaisseau aérien d'aucun type qui fut à l'abri de la chute, ou qui n'ait, un jour ou l'autre, échappé au contrôle du pilote, pour finir dans une catastrophe avec perte de vie et dommages divers.

Les plans, les engins, le leste et le contrôle gyroscopique : autant d'expédients qui ont permis à un pilote de maintenir son équilibre dans l'air, mais qui rappellent les exploits de Blondin sur sa corde raide, transportant sur son dos, au-dessus du Niagara, un homme qui, pour bien prouver sa sécurité aux spectateurs, mangeait tranquillement son lunch. Ainsi, dans les types actuels de vaisseau aérien, il y a toutes les apparences de sécurité sans que rien la garantisse. Les passagers qui font aujourd'hui des voyages dans les airs les font pour afficher leur bravoure, sinon par bravade; mais on ne pourra dire du voyage aérien qu'il est tout à fait sûr que lorsque ce ne sera plus une démonstration de courage de faire une ballade aérienne.

Le dernier type de dirigeable doit être mauvais comme le vieux, démodé, sphérique, quand ses engins s'arrêtent, et on ne peut dire qu'il soit vraiment « at home » dans l'air. Les changements de température affectent sa hauteur, et par conséquent sa sécurité, et l'absorption du combustible, la perte ou la fuite de gaz vous obligent à piquer du nez vers la terre.

MELVIN VANIMAN

La diversité même des modèles existants de vaisseaux aériens fournit la meilleure preuve de leur imperfection. Il y a un type de bicycle, d'automobile, de montre, de machine à vapeur pour chemins de fer. Mais, considérez la variété des aéros et des dirigeables! Quand ils auront, respectivement, atteint des formes universelles, admises, alors on pourra dire qu'ils ont atteint leur développement maximum.

Un vaisseau aérien lancé (launched) dans l'air comme l'*Olympic* est lancé dans la mer, qui ne puisse pas plus tomber que l'*Olympic* couler, à moins qu'on ne perce un trou dans sa carène; un vaisseau de volume fixe, qu'il faudrait tirer matériellement vers la terre pouce par pouce, dont le pilote pourrait déterminer l'altitude, celui-là représenterait la solution idéale; un récipient gonflé de gaz hydrogène qui ne permettrait pas au gaz de s'épandre ou de s'échapper sous l'action d'aucun changement de température due à la chaleur du soleil, de quelque façon qu'il soit réalisé, serait le vaisseau que nous cherchons.

Or, des brevets concernant le tissu, la construction et les machines servant à la construction de ce récipient de gaz ont déjà été pris, la première enveloppe métallique a été essayée et on a dessiné des plans pour la construction de l'appareil pourvu de cette carapace à gaz. Un vaisseau aérien une fois lancé sera comme l'*Olympic*. Si le soleil échauffe le gaz, la pression s'élève à l'intérieur du sac de gaz, mais le volume demeure le même, par conséquent la force ascensionnelle reste la même aussi. Quand le gaz se refroidit ou que la nuit approche, la pression à l'intérieur de l'enveloppe à gaz décroit, mais le volume demeure le même, le gaz étant placé originellement dans l'enveloppe à la température minimum. L'acier assez élastique ne permettant aucune extension du tissu, l'intérieur de l'enveloppe peut être revêtue d'une substance collante qui prévient toute fuite d'hydrogène.

L'altitude du vaisseau aérien est réglée au moyen de réservoirs vidables à volonté (collapsible) dans lesquels on pompe de l'air qui se distendant à l'intérieur de la carapace à gaz, comprime l'hydrogène dans le compartiment d'où il ne peut fuir, pas plus qu'il ne s'y peut épandre; et, par l'addition du poids de l'air, 14 fois plus grand que celui de l'hydrogène, le vaisseau peut être abaissé sûrement et inévitablement jusqu'à ce que la valve à air soit close et la descente arrêtée.

Que si l'on vide les réservoirs d'air — air-lest — le navire flotte à la hauteur de sa ligne de sécurité (aussi sûrement que le savon de la fameuse réclame), de cette ligne idéale de partage de la densité de l'atmosphère, ligne d'air invisible entre les couches supérieures raréfiées qui ne supporteraient pas le vaisseau, et les couches inférieures plus denses dans lesquelles il ne peut sombrer.

Si le moteur s'arrête, le vaisseau est comme l'*Olympic*, quand ses engins ne fonctionnent plus. Toute la question du vaisseau aérien de plaisance sûr, littéralement et figurativement pose sur cette base : la carapace non extensible à hydrogène d'où le gaz ne peut fuir. L'arrangement des cabines salles de bains, salles à manger, fumoirs ne sont, à côté que détails de convenance. Le yacht aérien d'un millionnaire ne sauralt être construit comme un grand vaisseau touriste.

Tel sera le pouvoir, telle la force et sécurité du dirigeable de l'avenir; non pas un distant illusoire avenir, mais un avenir qui est presque présent. Il est difficile d'imaginer l'immense et joyeuse tranquillité qui accompagne le voyage aérien, sans bruit, sans mouvement, sans mal de cœur, sans aucune des sensations de l'expérience connue. Voyage sur une mer de rêve : assis dans une bonne chaise sur un pont-promenade ou dans un confortable salon, on regarde se dérouler des pays étranges, comme dans un livre ouvert; pareil à un dieu, on peut muser au-dessus des nuages et distraire sa fantaisie des spectacles offerts « par le miroir du monde ».

Le poids additionnel de cette gaine d'acier, nécessitera l'allongement de la carène. En raison de cet accroissement de la longueur, la section verticotransversale devra, elle aussi, être accrue, entraînant la construction d'un double-pont. Le pont supérieur logiquement, contiendra les cabines, salles de bains, dortoirs de l'équipage.

La partie supérieure de la structure étant soumise à une forte compression, exige plus de solidité; le pont inférieur qui réclame un espace ouvert sans obstruction pour la salle à manger, parloir, cuisine, fumoir, s'accommode d'une construction plus légère.

La construction luxueuse des voitures de chemins de fer moderne, qui a presque atteint la perfection, peut servir de modèle au dessin de notre vaisseau. Le pont supérieur sera allongé à l'imitation d'un intérieur de pullman, avec des cabines longues de huit pieds et larges de six pieds. Il y aura des fenêtres permettant au paresseux voyageur aérien de regarder, de son lit, comme son camarade du sleeping-car, la peinture mouvante de la terre.

Après le déjeuner, il va fumer sur le pont-promenoir, sans oublier l'avertissement imprimé « qu'il ne doit pas jeter par-dessus bord ses bouts de cigare qui seraient une menace aux habitants de la terre ». Son cigare fini, un pas de plus l'amène auprès de « l'homme du temps » (Weather man), la vigie du navire céleste; les messages sans fil annoncent une tempête par ici, une tempête par là, une zone de pluie, une vague de froid. Contingences désagréables à éviter. C'est l'affaire d'un coup de barre.

Mais supposons une tempête inévitable. Alors, quoi? Sois désappointé, oh! pessimiste qui déjà triomphe! Pas d'impedimentum de ce chef!

Si la tempête est anticyclonique et ne s'élevant pas à une grande hauteur, le pilote aérien fera monter son vaisseau et passera par-dessus, et le voyageur regardera le tohu-bohu drôlatique des nuages et le choc des courants électriques.

Eclair et tonnerre, soit dit en passant, pourraient faire des leurs autour de la nef sans dommage possible : nulle explosion à craindre puisqu'il n'y a pas de mixture explosible à l'intérieur de la carapace.

Mais s'il s'agit de tempêtes cycloniques, inévitables, qu'adviendra-t-il du vaisseau? Sera-t-il entraîné au centre de la tempête? le voyage arrêté? Pas d'une façon sérieuse; le pilote fera simplement un virage à angle droit et se laissera emporter au-delà de l'orage, dans les bras pour ainsi dire des vents qui se meuvent dans sa direction. Mais pour les vaisseaux de l'avenir, les horaires seront heureusement impossibles. Ceux qui s'embarqueront, quelles que soient leurs finances (et le passage ne sera pas exorbitant sur des vaisseaux qui n'emploient que le combustible gazoline ou hydrogène, et cela seulement d'après les conditions de la vitesse), ceux-là auront du moins la princière possession du temps. Au-dessus de la ligne des germes, dans un air qui est une fontaine de pureté, le voyage aérien sera la cure du futur invalide.

Mais à ce domaine spéculatif, il n'est pas de frontière. On voit d'ici, le pilote aérien avec sa curieuse carte du monde, une carte où les hauts monuments, les élévations, plateaux, vallées, même les arbres de grande taille, tout ce qui peut être une menace, sera scrupuleusement noté avec les conditions météorologiques du milieu; et l'on se représente l'itinéraire du navire se combinant avec la topographie terrestre. On peut imaginer des régions riches en métaux précieux, les régions inexplorées, soudain à la portée du voyageur céleste, et les limites du rêve se perdent dans le bleu.

Epoque neuve, qui créera ses propres désirs, ses propres jouissances, ses expériences sans bornes et ses propres nécessités.

MELVIN VANIMAN.

HIPPISME

A propos des essais

Galops remarquables d'un grand vainqueur classique.

Ce sujet des essais, que j'ai abordé dans mes der ières chroniques, semble inépuisable : il fourmille de détails curieux sur ce qu'il est permis d'appeler la vie privée des grands champions de l'hippodrome.

Je ne veux pas exagérer cependant: mais il me semble que je ne peux pas abandonner momentanément cette question, sans parler du vainqueur classique qui, à deux ans, a fourni peut-être les essais les plus magnifiques que l'on puisse rêver.

C'est à Lord Lyon que je fais allusion.

Sa grand'mère, Ellen Horne, fut payée 480 francs environ par le colonel Pearson, qui voulait acheter une jument de selle pour sa femme. Fort heureusement, soit qu'elle ne fût pas faite pour ce métier, soit qu'elle eût attiré l'attention par son modèle, le colonel l'envoya au haras où son alliance avec Paragone produisit Paradigm.

Cette Paradigm donna, à son tour, en 1863, Lord Lyon et en 1864 Achievement, tous deux par Stockwell : le premier était un futur vainqueur des Deux Mille Guinées, du Derby et du Saint-Léger ; la seconde, une future héroïne des Mille Guinées et du Saint-Léger.

Lord Lyon, qui était entraîné par James Dover, fut essayé de très bonne heure. Voici, en effet, le résultat d'un galop qui eut lieu sur 600 mètres, le 10 septembre 1864, alors qu'il était par conséquent yearling :

1	Jezabel	2 ans	55 kil. 1/4.
2	Lord Lyon	1 an	52 kil 1/4.

Gagné d'une tête.

C'était là une remarquable performance, à trois kilos seulement d'une excellente pouliche de deux ans.

En effet, Jezabel venait de triompher d'un lot de quatorze concurrents dans le Biennal de Bath ; elle avait ensuite, montée par un garçon d'écurie, pris la première place dans les Coventry Stakes ; mais elle n'en avait pas conservé le bénéfice, ayant été distancée pour avoir serré contre la corde la concurrente placée seconde, au point de l'empêcher de gagner.

Vers le début de sa deuxième année, le 29 avril 1865, Lord Lyon fut soumis à un nouvel essai dont voici le résultat :

Sur 800 mètres :

1	Rustic	2 ans	50 kil. 3/4.
2	Grisette	6 ans	60 kil. 1/4.
3	Lord Lyon	2 ans	50 kil. 3/4.
4	Tinder	2 ans	41 kil. 1/4.
5	Ironclad	2 ans	41 kil. 1/4.

Gagné d'une encolure, une longueur entre le second et le troisième, les autres nulle part.

Le soir même, Lord Lyon fut pris d'une légère indisposition ; mais il y avait néanmoins toute raison pour croire l'essai exact. Et c'est probablement sur la foi de cette performance que, deux mois plus tard, le duc de Beaufort acheta Rustic pour 131.250 francs : ses amis le plaisantèrent et insinuèrent ironiquement qu'il avait acquis le moins bon des deux pensionnaires de l'écurie. On reconnut, plus tard, qu'ils avaient, en riant, prophétisé vrai.

Après le départ de Rustic, Lord Lyon se mit à faire de rapides progrès, qui apparurent nettement dans l'essai suivant, qui eut lieu le 3 août 1865 :

Sur 1.200 mètres :

1	Lord Lyon	2 ans	50 kil. 3/4.
2	Gardevisure	3 ans	59 kilos.
3	Grisette	6 ans	53 kil. 1/2.

Gagné dans un canter de sept longueurs, deux longueurs entre le second et le troisième.

Ne pouvant en croire leurs yeux, le propr étaire et l'entraîneur décidèrent de tenter une contre-épreuve, qui fut disputée le 17 août.

Sur 1.200 mètres :

1	Lord Lyon	2 ans	54 kilos.
2	Gardevisure	3 ans	58 kil. 1/2.
3	Grisette	6 ans	50 kil. 3/4.

Gagné dans un canter de trois longueurs, une demi-longueur entre le second et le troisième.

Dans chacun de ces essais, Gardevisure avait été la plus vite pendant les 800 premiers mètres ; puis, à mesure que la distance s'allongeait, la supériorité de Lord Lyon s'affirmait. Cette Gardevisure était engagée dans le Cambridgeshire, où le handicapeur lui avait attribué le poids de 39 kilos ; mais son entourage aurait beaucoup préféré voir les intérêts de l'écurie représentés, à ce poids-là, par le deux ans Lord Lyon plutôt que par cette pouliche de trois ans.

Cela n'empêcha pas Gardevisure de triompher dans le fameux handicap, laissant derrière elle, parmi les battus, Gladiateur qui, nous l'avons vu la semaine dernière, ne put y porter victorieusement le poids formidable de 62 kil. 1/2, soit 23 kil. 1/2 d'écart avec la gagnante.

C'est néanmoins après cette victoire de la pouliche que les essais du mois d'août prirent leur signification véritable : ils faisaient de Lord Lyon le vainqueur probable du Derby de l'année suivante.

Sa carrière de deux ans se compose d'un dead-heat dans les Champagne Stakes à Doncaster et de deux victoires, l'une dans les Troy Stakes, l'autre dans les Criterion Stakes.

A trois ans, sa course de rentrée fut les Deux Mille Guinées, qu'il remporta facilement d'une longueur devant Monarch of the Glen.

Il fut conduit à la victoire par Thomas ; car le grand jockey Custance, qui avait été retenu pour le piloter dans toutes ses sorties de l'année, ne put le monter par suite d'un accident dont nous trouvons les détails curieux dans ses « Souvenirs de courses ».

Quelques jours avant les Guinées, Custance devait monter sur 1.200 mètres un cheval nommé Lytham et entraîné par Joseph Dawson. Au moment où il arrive au paddock, il aperçoit l'animal muni d'œillères.

« Que lui avez-vous mis là, demande-t-il ?

— Oh ! dit l'entraîneur, c'est simplement pour que vous puissiez le cravacher sans qu'il vous voie : il a déjà reçu la semaine dernière une fameuse leçon de son jockey.

— C'est inutile, répond Custance, enlevez-lui ces ornements ».

Il avait en effet décidé, à la suite d'une terrible chute survenue par la faute d'un cheval portant des œillères, de ne plus monter aucun animal affublé de la sorte.

Malheureusement, Lytham avait si mauvais caractère que le lad ne put arriver à lui retirer ses œillères, et, la cloche sonnant sur ces entrefaites, Custance est obligé de se mettre en selle.

Le départ donné, au bout de quatre cents mètres de parcours au milieu d'un peloton nombreux, Lytham se trouve derrière une jument qui semble vouloir obliquer devant sa ligne. Custance crie au jockey qui la monte : « Tiens-toi droit ». L'autre comprend mal, croit que Custance veut venir en dedans et, très complaisamment, accentue le changement de ligne, Custance reprend alors son cheval ; mais celui-ci, se figurant qu'il va recevoir une correction comme la semaine précédente fait un bond en avant, s'embarrasse dans les jambes de derrière de la jument et termine par une formidable pirouette, à laquelle vient se mêler le concurrent qui le suivait.

Après être resté sans connaissance pe dant cinq heures, Custance s'en tira avec une clavicule cassée. Il ne put donc monter dans les Guinées et ne fut en état de se mettre en selle qu'une dizaine de jours avant le Derby. Son médecin lui avait recommandé d'agir avec précaution et de commencer par prendre quelque exercice sur un cheval très tranquille.

Il se rendit donc à l'écurie de James Dover, qui, en le voyant arriver, envoya chercher Lord Lyon.

« Comment, s'écria Custance, vous n'allez pas me faire monter Lord Lyon ! — Mais si, répondit Dover ; c'est le pensionnaire le plus doux que j'aie jamais eu ».

Il faut croire que cheval et jockey s'entendirent à merveille, puisque, dix jours plus tard, ils remportèrent le Derby de compagnie.

La victoire fut acquise d'une tête sur Savernake, qui précédait de trois longueurs Rustic, la fameuse acquisition du duc de Beaufort.

On a, comme toujours, beaucoup disserté sur ce résultat.

Certains ont prétendu que Lord Lyon aurait triomphé plus facilement si Custance n'avait eu encore le bras affaibli par son accident récent ; Custance a répondu que, s'il avait eu cinq bras, il n'aurait pas pu gagner de plus loin. D'autres ont accusé le jockey de Savernake, Tom French, de n'avoir pas bien monté ; mais, lorsque, dans le Saint-Léger, Savernake fut piloté par Chaloner, il fut encore battu d'une courte tête par Lord Lyon.

L'avis de Custance est que Lord Lyon, tout en ayant une réelle qualité, ne fut pas un grand cheval : ce fut un cheval heureux. Il paraît que, sans être corneur, il était légèrement siffleur et qu'on chercha même à le guérir par des pointes de feu.

Cette petite infirmité ne l'empêcha pas de remporter au total 658.000 francs d'argent public : sur 21 sorties, il compta 17 victoires, 3 places de second et 1 place de troisième.

RENÉ RIONDET.

Le Meeting de Deauville

Le public aimerait mieux le voir s'ouvrir par une réunion de plat.

La semaine qui vient de s'écouler a vu s'achever la saison parisienne, et débuter celles de Vichy, et Deauville. A Chantilly, nous avons eu les traditionnels Critériums. Vingt-sept deux ans, treize poulains et quatorze pouliches y ont fait leurs débuts. On ne peut évidemment, tant que manqueront les points de comparaison, se prononcer sur leur valeur, mais il y a tout lieu de croire cependant, que l'un et l'autre de ces deux lots renfermaient quelques sujets d'avenir. La première impression leur a été très favorable. Le gagnant du Critérium du poulain, Opott, est un fort joli poulain de Maximum, compagnon d'écurie de Fidelio qui avait fait de si remarquables débuts l'avant-veille dans l'Omnium de deux ans. Avec eux, l'écurie du baron Gourgaud, qui a joué cette saison un des premiers rôles, peut espérer ne pas déchoir l'an prochain. Champoreau, un fort produit de Champaubert, appelé selon toute vraisemblance à progresser, a fait preuve d'une énergie de bon augure. Le troisième, Nimbus par Elf et la mère de Nuage, Nephté était le plus plaisant, le plus complet du lot, et celui sur lequel le public avait délibérément fixé son choix. Il ne faut donc pas le juger définitivement sur cette première course d'ailleurs très honorable. Parmi les non placés. L'Impétueux a mérité une mention toute particulière. Il a très bien figuré, bien que son jockey l'ait visiblement ménagé, et il faut s'attendre a le voir beaucoup mieux faire.

PARREMENT

L'impression a été également bonne du côté des pouliches. La représentante de l'écurie Vanderbilt, Clarière une très belle pouliche de Maintenon et de la mère de Claricia, Clarinette, était plus impressionnante, et elle doit avoir plus d'étoffe que Marigot qu'elle a battue ; mais c tte dernière s'est remarquablement défendue et lui a chèrement disputé la première place.

Ces deux Critériums, sont des courses intéressantes au premier chef, mais le public ne leur fait pas l'accueil qu'ils méritent et il en sera ainsi tant qu'ils se courront à Chantilly fin juillet. Peut-être gagneraient-ils à être transportés à Deauville.

La Société d'Encouragement, qui en tire un si médiocre succès n'y perdrait guère, et la Société des courses de Deauville trouverait là une excellente solution du problème qu'elle a cherché sans succès jusqu'ici à résoudre de la prolongation de durée de son meeting. L'expérience est aujourd'hui faite que la journée d'obstacles placée depuis quelques années en avant-garde ne remplit pas son but, malgré tous les sacrifices qu'elle a faits pour elle. Dans le grand public, le meeting deauvillois ne commence réellement qu'avec les courses plates, et c'est une journée de plus qu'il faudra lui donner si l'on veut l'attirer dès les premiers jours d'août ou fin juillet.

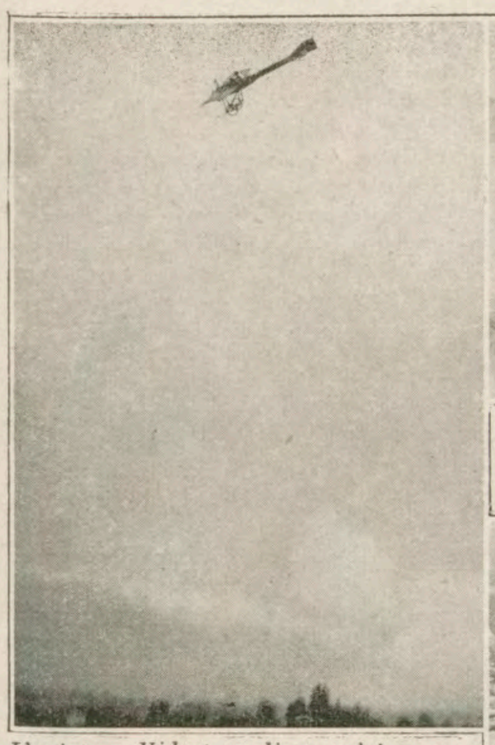
Le public est injuste d'ailleurs. Le prix de la Reine Mathilde, l'épreuve capitale de la première journée de Deauville, vaut le prix Aguado, le prix Wildmonarch et tant d'autres qui attirent la foule à Auteuil.

Il a été gagné cette année par le débutant Neuter. Ormudz qui a fini à une encolure derrière lui l'aurait battu peut-être, si, mal engagé tout d'abord à la corde, il n'avait été obligé de faire en dehors un effort trop tardif, et surtout trop rapide et trop brusque ; mais il est probable cependant qu'à une prochaine rencontre et avec plus d'expérience, le fils de Saint Damien renouvellera son succès, car il a plus de classe que son runner up et que tous les concurrents qu'il laissait derrière lui. C'est une très précieuse recrue. Parmi les battus il faut noter tout particulièrement Myrtil, qui a confirmé sa brillante victoire du Prix Aguado et fourni malgré son gros poids une course remarquable. Quant à Faustine II, elle s'est moins bien défendue contre Myrtil, qu'elle ne l'avait fait à Auteuil, bien qu'elle ne lui rendit plus que quatre livres au lieu de seize. Sa mauvaise course ne doit donc pas être acceptée sans réserves.

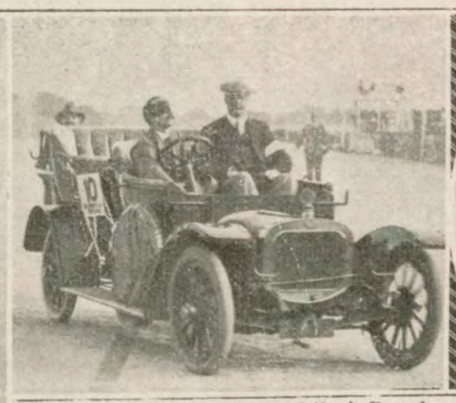
STUART.

Nous rappelons à nos lecteurs et abonnés que nous sommes toujours acquéreurs du nº 618 de la Vie au Grand Air, *au prix de soixante-quinze centimes.*

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



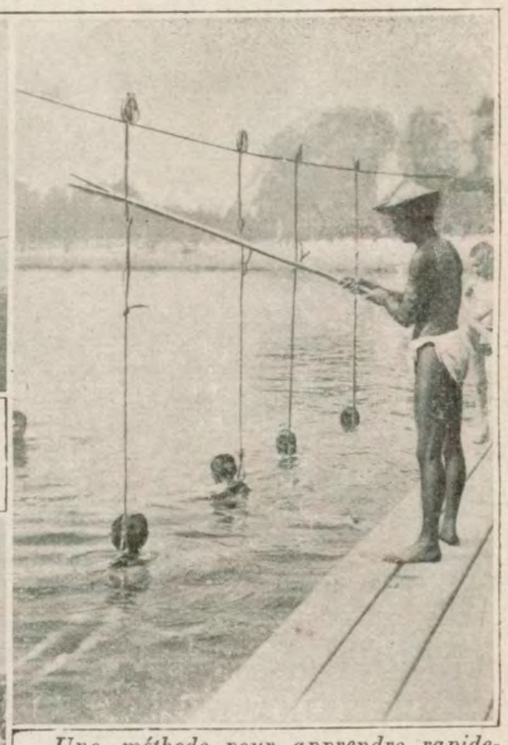
L'aviateur Vidart se dispose à jeter, du haut de son Deperdussin, une couronne de pensées sur la tombe de Kimmerling.



Un gymkana automobile à Brooklands. Les concurrents, les yeux bandés, exécutent les instructions du commissaire placé à leur côté.

M Kohler, le nouveau "propriétaire américain au pesage de Deauville.

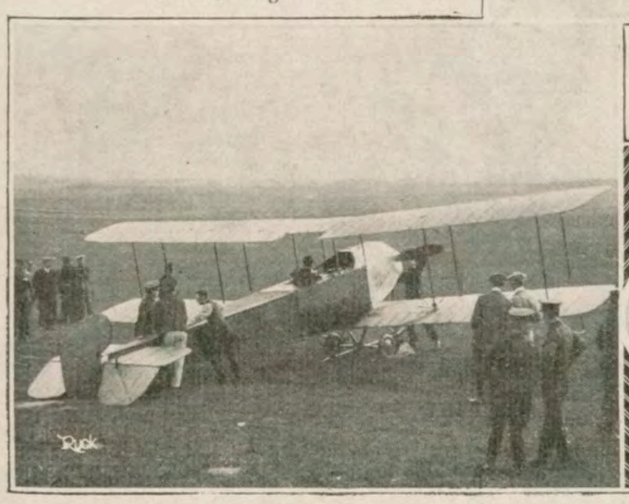
Les Jockeys à Vittel de gauche à droite O' Connor, J.-B. Moreau, Brooner, Robert, Sauval, Lassus, Benson, Parfrement.



Une méthode pour apprendre rapidement la natation aux enfants. Elle donne d'excellents résultats dans les écoles allemandes.

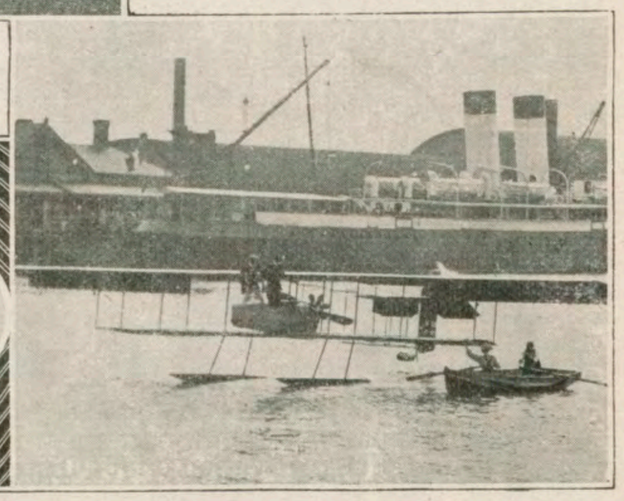
Avant de se mettre à l'eau, les enfants s'exercent sur des chevalets spéciaux à faire les mouvements de la brasse.

Le « triomphe » de Saint-Cyr ; le défilé après le traditionnel baptême de la promotion, par le père Système.

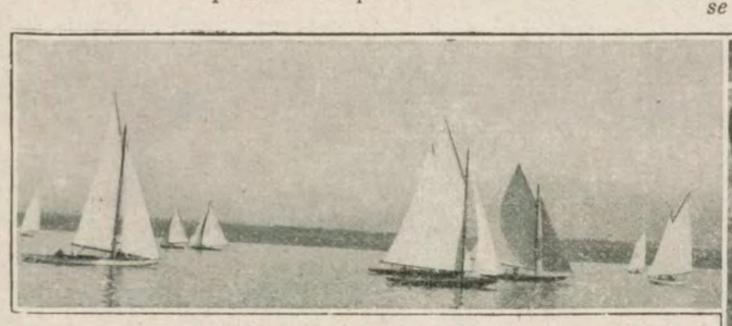


En ce moment, au camp de Salisbury, se dispute le concours d'aviation anglais. Le major Crockham va prendre le départ.

Les trois amis, les aviateurs bien connus Barrier, Audemars et Garros exécutant sur leurs Blériot (hélice Chauvière), au-dessus de Châteaudun, quelques-unes de leurs acrobaties aériennes. Ils ont effectué ensemble, se suivant à 100 mètres à peine, le voyage Paris-Châteaudun.



Grahame White conduit dans son hydro-aéroplane Farman, au bateau de New-Haven, un mécanicien de Barra qui allait manquer le bateau.



Une vue d'ensemble des régates internationales de la Société Nautique de Genève qui se sont courues le 28 juillet sur le lac Leman.

Autre curieuse photographie du match Racing-Club-London-Harriers. Daubin vient de tomber dans la rivière et Salenez semble dérober.

Grazzioli a fait une chute d'aéroplane, heureusement peu grave, à Monceau-les-Mines, son train d'atterrissage seul fut brisé.

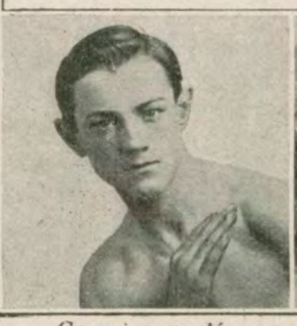
H. de Lareinty-Tholosan, sur son biplan H. Farman, s'est rendu de Buc à Deauville; il évolua longtemps sur la plage avant d'atterrir.

L'équipe suisse qui se classa en tête au concours de Bayonne dans l'épreuve à la carabine (300 mètres). Au milieu, Conrard Staheli, champion du monde (armes libres).

Wrobel et Lejeune, qui ont gagné le double scull au cours des championnats de Paris d'aviron disputés dimanche.

Le lieut Jeannerod qui va partir créer le centre d'aviation d'Oudjda.

Deneau, sur son Blériot, passe au-dessus du pont transbordeur de Rochefort, pour repasser bientôt au-dessous, au ras de l'eau. Il fut très applaudi par les spectateurs présents.



Criqui, a gardé son titre de champion de France (poids mouche).

Finale du championnat de vitesse intermagasins, disputé le 28 juillet à la Piste Municipale. Elle revint au Club des Nouvelles Galeries.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)
DESSINS DE ROBERT EDGREN

(Suite et Fin)

Quand nous nous rencontrons, nous nous plaisons à parler de nos vieux combats. Corbett se consacra depuis à la scène et il y remporta de grands succès. Je fis moi-même un peu de théâtre après cela, mais je ne m'y consacrai jamais complètement comme Corbett. La boxe est plutôt mon affaire. Je recueillis 32.728 dollars pour mon match avec Corbett, ce qui fait plus de 3.300 dollars par round. Cela vaut mieux que le théâtre.

CHAPITRE XLVI

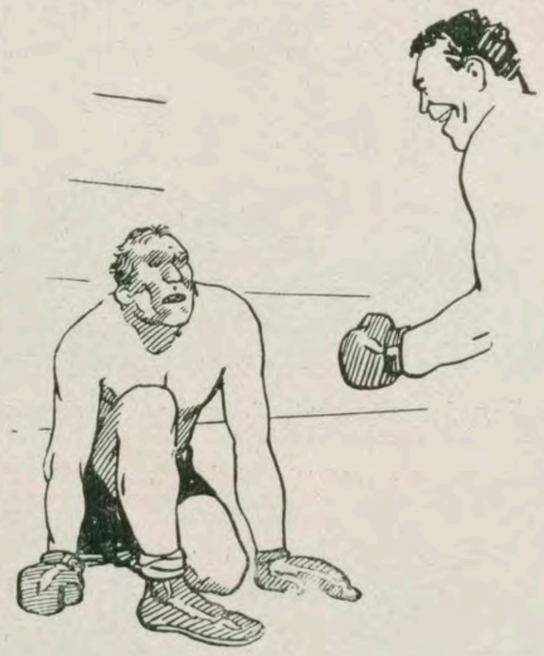
JE RENCONTRE MUNROE; JE ME RETIRE DU RING

Quelque temps après ma rencontre avec Corbett à San Francisco, plusieurs de mes amis me firent part du désir que mes compatriotes de Los Angeles avaient de me voir boxer chez eux. Nous cherchâmes un peu partout quelqu'un pour se mesurer avec moi, mais les hommes se faisaient rares. Finalement, on m'offrit de me rencontrer avec Munroe.

Le Club télégraphia à Munroe, à New-York. Je lui câblai de mon côté qu'il y aurait environ 15.000 dollars pour le combat et que j'étais décidé à me montrer très large, parce que je voulais être agréable à mes amis et avoir un combat dans ma propre ville. Je lui offris de partager la bourse 60 0/0 au gagnant et 40 0/0 au perdant, cela me paraissait pour Munroe des conditions très brillantes que d'augmenter la part du perdant. Munroe répondit qu'il acceptait et qu'il partirait pour la côte aussitôt qu'il aurait reçu l'argent du voyage. Nous ne voulûmes pas attendre de lui envoyer les tickets par la poste et nous lui câblâmes la somme. Mais nous n'entendîmes plus parler de Munroe pendant trois semaines. A ce moment, il nous télégraphia qu'il avait pris Harry Pollok comme manager et que nous devions nous entendre avec ce dernier.

Le match fut donc rompu. J'avais abandonné, pour cela, un engagement pour une tournée théâtrale de plusieurs semaines, pour 1.000 à 1.500 dollars la semaine et je fus très ennuyé de ce contretemps.

Il n'y avait plus beaucoup à faire du côté de la boxe et je portai mon attention d'un autre côté. Je me mariai. Les femmes n'ont pas grand' chose à



JE M'AMUSAIS BEAUCOUP.

faire dans les souvenirs de la vie d'un boxeur, aussi j'en dirai très peu de chose, sinon que c'est la meilleure affaire que j'aie faite dans ma vie. Ma femme est le meilleur compagnon que j'aie jamais rencontré dans ce pays ou dans un autre. Ce jour du 14 avril 1904 fut plus heureux encore pour moi que celui où je remportai le championnat sur Fitzsimmons.

Pour revenir à la boxe, ce fut à New-York, finalement, que je conclus un match avec Munroe. J'étais dans le ring quand il battit Sharkey et, pour dire la vérité, le mineur me parut si facile pour moi, que j'avais presque honte de toucher de l'argent pour le battre. Mais, quand vint le moment de s'entraîner, je rentrai cependant en Californie et j'allai passer cinq semaines à Harbin Springs, où je travaillai dur. C'est une règle absolue, chez moi, d'être en condition pour tous les combats, que ce soit contre un champion ou contre un tocquard. Quand je monte sur le ring, mes amis peuvent être sûrs que je suis prêt, et, si jamais il m'arrive d'être battu, je n'aurai pas à m'excuser après.

Je combattis Jack Munroe le 26 août 1904 au Mechanic's Pavillon, à San Francisco. Pour rendre à Munroe la justice qui lui est due, il aurait pu faire ce soir-là un bon combat contre un autre adversaire. Mais il savait que j'étais ce soir-là dans le ring pour laver cette vieille affaire de Butte et qu'il ne serait pas aimablement traité. Quand il monta sur le ring, il embrassa son père comme s'il ne devait plus le revoir. Il avait la figure blême et il était si énervé qu'il avait peine à se tenir.

Quand la cloche sonna, je bondis et me mis à sauter tout autour de Munroe. Il essaya de toucher du gauche, mais il arriva trop court et, tout de suite, il vint en clinch. Aussitôt que nous fûmes séparés, je lui portai un hook du gauche au menton et il tomba lourdement à terre. Je ne voulais pas le mettre knock-out tout de suite. Je voulais faire une exhibition avec lui jusqu'à le rendre fou, pour que chacun puisse bien voir quelle foi on pouvait donner à cette histoire qu'il avait eu le meilleur sur moi à Butte. Aussi, quand il se releva, je pesai soigneusement mes coups pour l'envoyer a terre, mais de façon à ne pas l'empêcher de se relever. Je reconnais qu'il était courageux, il ne voulait pas abandonner, quoiqu'il fût si ému qu'il ne pouvait pas placer un coup.

Je lui lançai des swings du droit et du gauche dans les côtes, je le frappai sur le nez et je l'envoyai dans la corde par un coup à l'estomac. Il essaya de m'atteindre au corps, mais il arrivait toujours trop court. Je n'essayai nullement ni de bloquer ni de parer. C'était un vrai amusement. Deux fois je l'envoyai au plancher par un hook du gauche à la mâchoire. Quand il se releva, Munroe avait la figure la plus amusante que j'aie jamais vue. Juste avant la fin du round, je pensais le mettre knock-down pour changer.

Mon coup partait quand la cloche retentit; j'arrêtai mon poing à moitié chemin et je le retirai en arrière sans avoir frappé. Munroe rentra dans son coin tout à fait « groggy », et ses seconds commencèrent à le travailler aussi dur qu'ils pouvaient. La foule criait :

— Retourne à la mine!

Au second round, je m'amusai à voir avec quelle vitesse je pouvais porter mes coups, sans mettre toute ma force dans aucun. Le premier coup du gauche ouvrit la lèvre de Munroe et lui cassa une dent. Puis une dégelée du gauche et du droit au corps l'envoya à terre. Eddie Graney commença à compter. Juste à la fin, Munroe se leva; je lui portais un coup court du droit à la mâchoire et l'envoyai de nouveau à terre. Ses jambes fléchirent et il tomba comme une masse. Comme il essayait de se relever, Graney me repoussa et déclara qu'il était « counted out ».

Ce fut un plaisant combat! Ce fut le seul, avec celui contre le Mexicain Pete, où je ne fus pas touché une seule fois. Il y eut 3 minutes 45 secondes de combat et Munroe ne parvint pas à mettre son gant sur moi.

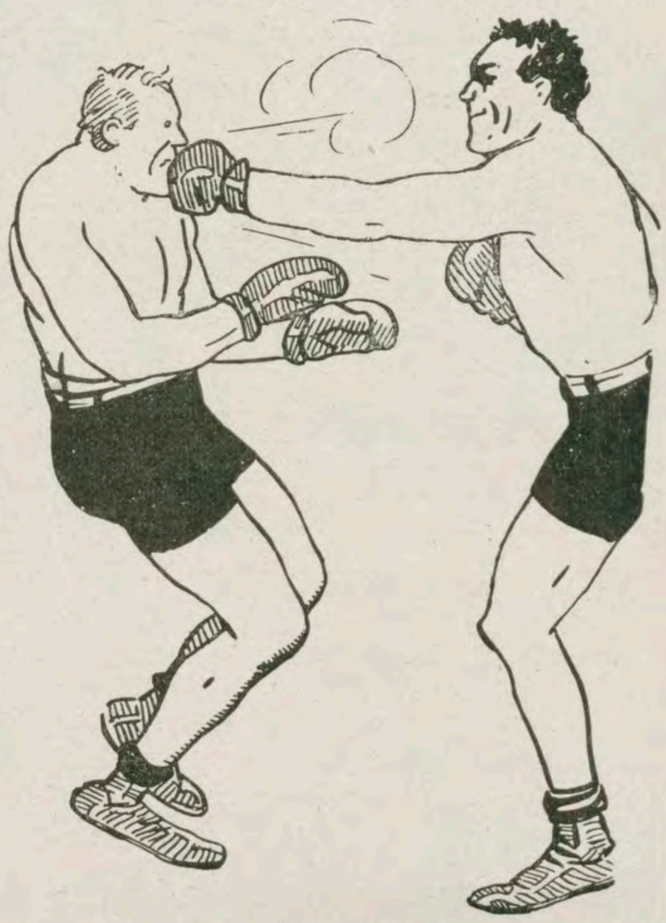
J'aurais voulu avoir un combat dur ce soir-là, car je ne me sentis jamais en meilleure condition. J'étais très vite et je me sentais plus fort que je ne le fus jamais dans le ring. Je pesais, nu, 235 livres (1).

J'étais un peu ennuyé pour Munroe, mais ce combat me nuisait autant qu'à lui. Je l'avais tellement surclassé, que tout le monde se rendait compte qu'il n'y avait pas de poids lourd au monde pour se mesurer avec moi. Ce résultat me forçait à quitter le ring, car on ne viendrait pas me voir jouer avec d'autres hommes, comme je l'avais fait avec Munroe. J'étais obligé de me retirer, parce qu'il n'y avait plus de royaumes à conquérir pour moi, comme le fit ce vieil Alexandre le Grand il y a trois mille ans.

Billy Delaney, le roi du match avec Munroe, me dit :

— Jeff, autant que cela me regarde, je serais heureux que vous annonciez dès maintenant que vous vous retirez et que vous sortez du ring pour de bon. Il se passera au moins deux ou trois ans avant qu'on trouve un homme qui puisse faire bonne figure contre vous. Deux années de paresse sont funestes pour tout boxeur et si vous devez attendre aussi longtemps, je préférerais vous voir quitter le ring définitivement.

J'aurais voulu avoir un combat très dur pour mes adieux. Cela me semblait désolant de m'arrêter, précisément quand je me sentais au mieux de ma forme, plus vite, plus fort et avec plus de science du combat que jamais auparavant. Alors,



... AVEC QUELLE VITESSE JE POUVAIS PORTER MES COUPS.

je parlai à quelques journalistes et je lançai un défi pour rencontrer Fitzsimmons, Corbett et Sharkey, le même soir, dix rounds chacun, dans l'ordre qu'ils voudraient.

— Jeff est le plus grand boxeur du monde, dit Corbett. Il peut me battre et je suis prêt à l'admettre. Mais, dix rounds, c'est un jeu. Il ne pourrait pas m'avoir en dix rounds et il serait fatigué pour le camarade qui suivrait.

— Je demande les dix premiers rouds, dit Sharkey. Jim n'a pas pu me mettre knock-out en quinze rounds et il ne le fera pas en dix.

— Ce serait un plaisir pour moi de combattre Jeff à nouveau, dit Fitzsimmons, après avoir essayé de lui apprendre tout ce qu'il sait. Mais trois hommes comme nous en dix rounds chacun, c'est une plaisanterie!

Plaisanterie ou non, ma proposition ne fut pas acceptée. Si elle l'avait été, j'aurais bien défendu ma part. J'aurais pu être battu — cependant, je ne le crois pas. Et la bourse aurait atteint dans les 100.000 dollars.

Bref, je suis maintenant un champion en retraite. Pendant quelque temps, je voyageai avec une troupe qui jouait *Davy Crockett*. Je m'en fatiguai vite et je revins à Los Angeles. Là, je m'arrangeai pour vivre une vie tranquille, avec la fortune que j'ai ramassée sur le ring. Je ne me suis jamais battu, on le sait, pour l'amour du combat. Maintenant, je trouve mon plaisir dans la chasse, à la pêche et dans toutes sortes d'autres sports.

CHAPITRE XLVII

COMMENT JE VÉCUS APRÈS MA RETRAITE.
LE MATCH AVEC JACK JOHNSON.

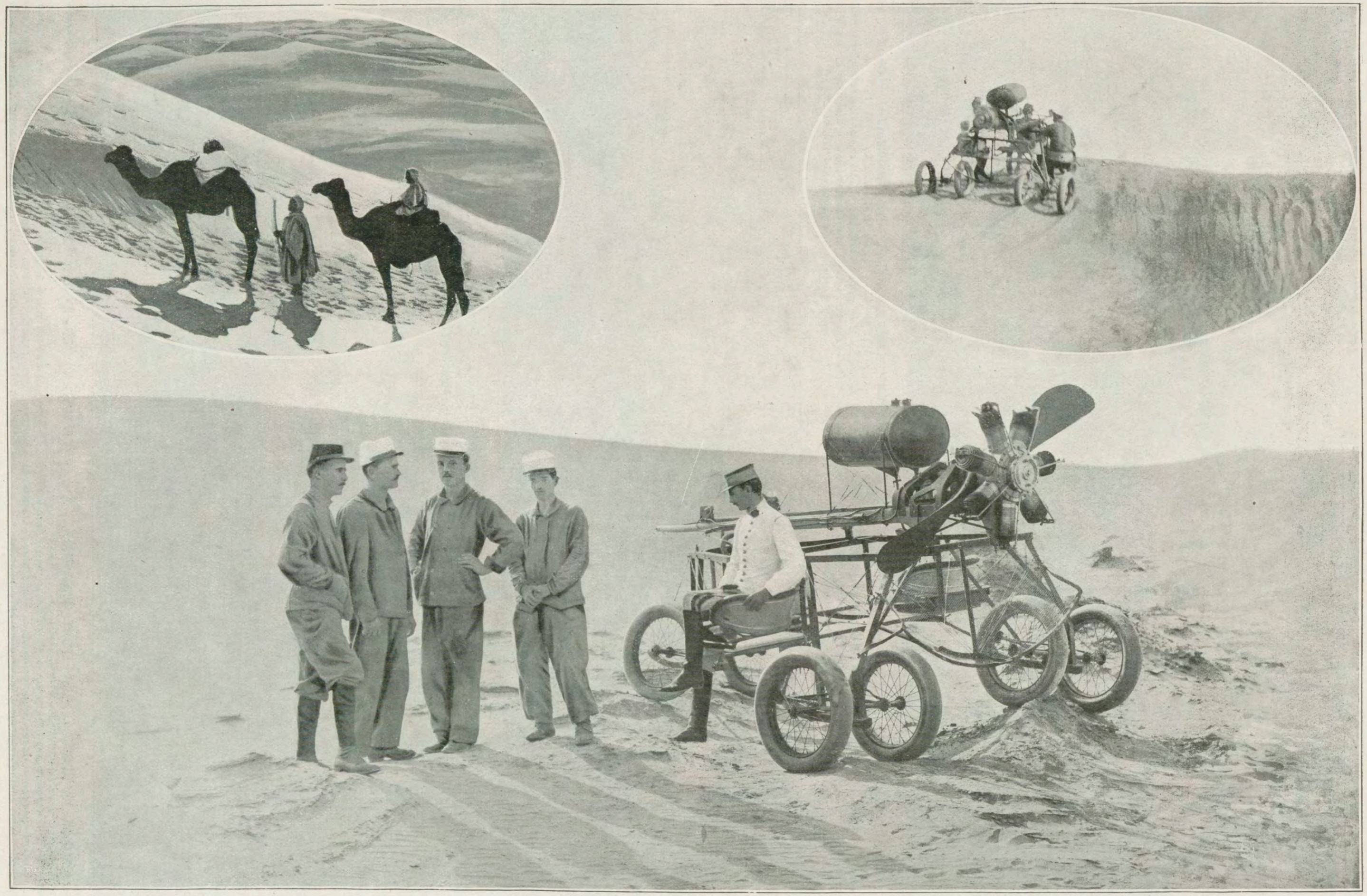
Je vécus dès lors une vie de famille bien tranquille. Plus de théâtre, plus de combats. Je pensais bien que jamais je ne remettrais les gants. J'achetai une belle ferme de 145 acres (1) près de Los Angeles, avec une maison d'habitation et me voilà redevenu fermier. Pendant deux ans, je travaillai dur dans ma ferme. Je défrichai la brousse et j'y plantai de l'alfa, qui donne huit récoltes par an dans ce pays. Je faisais beaucoup par moi-même et je n'ai jamais passé de moments aussi agréables que dans cette ferme. J'étais vraiment fatigué du bruit

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, du n° 696 au n° 716, et les n°s 721, 722 et 724.

(1) 106 kilos 580.

(1) 58 hectares 67.

UNE VOITURE A HÉLICE AÉRIENNE DANS LE DÉSERT

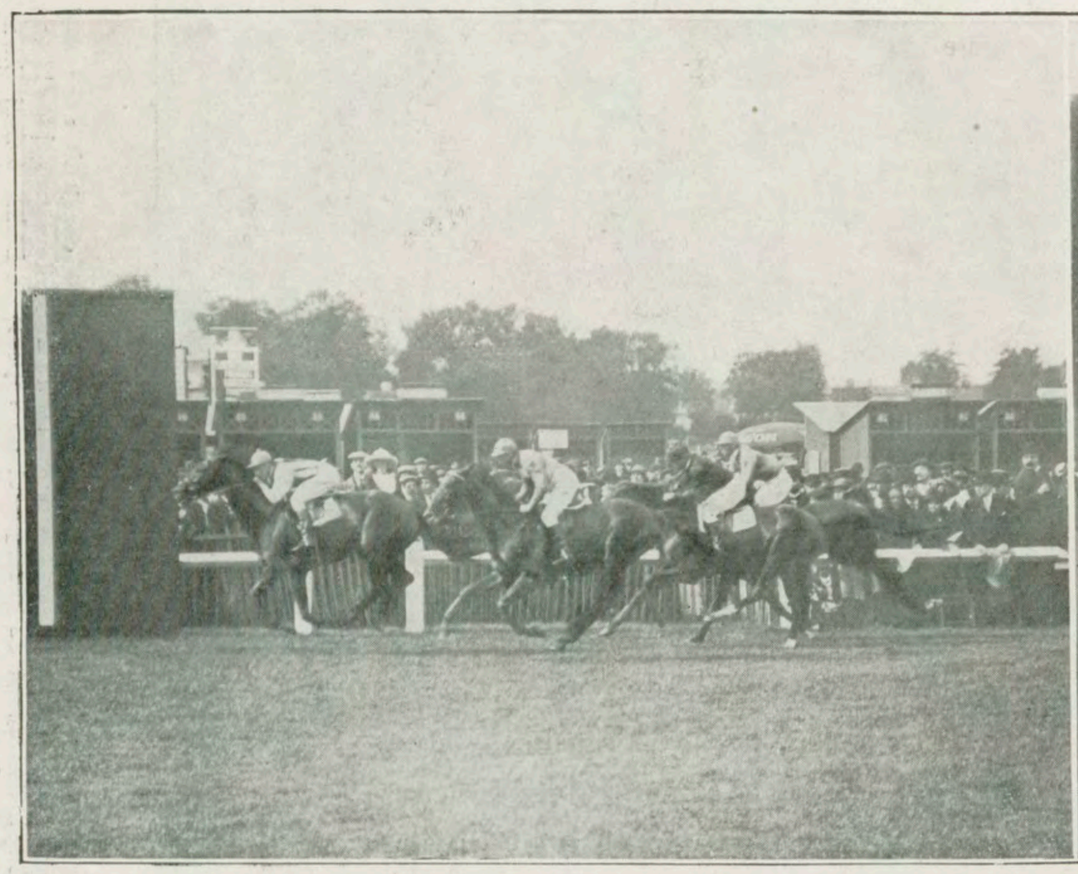


UNE HALTE DANS LES SABLES DU GRAND ERG

Un sapeur mécanicien du centre d'aviation de Biskra, le caporal Cros, vient d'obtenir d'extraordinaires résultats avec l'engin dont nous donnons la photographie, et qui est uniquement construit avec des pièces d'aéroplanes : moteur, hélice, réservoir, amortisseurs, roues, baquets, etc. Ce traîneau qui n'enfonce pas dans le sable, puisqu'il n'a pas de roues motrices, peut effectuer des parcours de 200 kilomètres dans le désert en moins de huit heures. A gauche : une vue des dunes que le traîneau du caporal Cros escalade sans difficulté. A droite : le caporal Cros emmène le lieutenant de Lafargue et un sapeur, de Biskra à Sidi Chezel.

DE CHANTILLY A DEAUVILLE

(Photographies de notre envoyé spécial.)

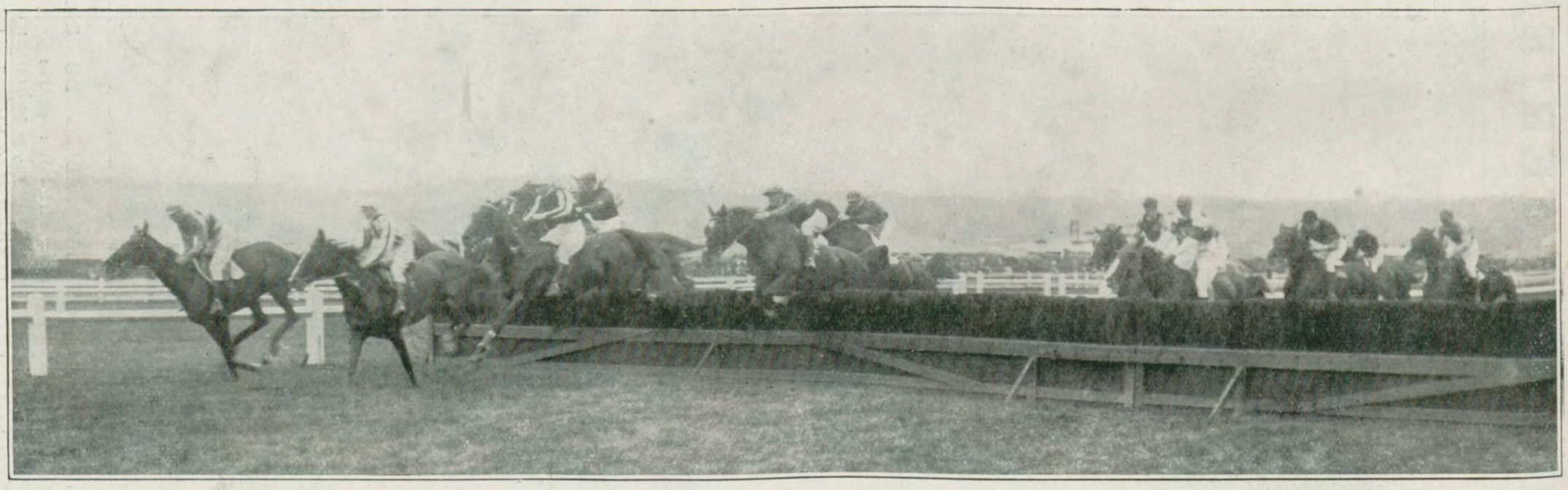


LE PRIX TURENNE (2.100 mètres, 10.000 francs). — Chantilly, 30 juillet. — L'ARRIVÉE

Carlopolis est parti en tête devant Brou, Linois, Clérambault, Star II et Valmajour II. Dans la ligne droite, Brou venait attaquer Carlopolis, mais le cheval du baron Foy gardait l'avantage par une demi-longueur.

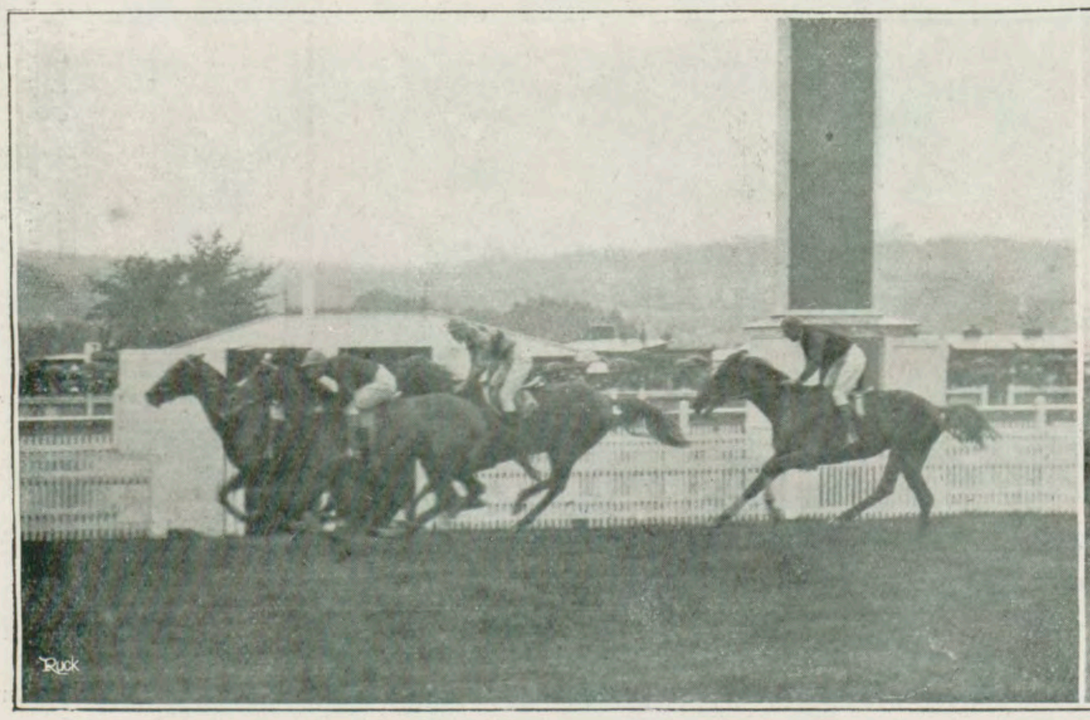
PREMIER CRITÉRIUM (1.100 mètres, 6.000 francs). — Chantilly, 30 juillet. — L'ARRIVÉE

Orphée, Oculi, Le Chatouilleur, Nimbus, Opott se sont détachés les premiers. A la distance, Opott s'assurait le meilleur et prenait une longueur et demie à Champoreau, second devant Nimbus.



LE PRIX DE LA REINE MATHILDE (haies, 3.000 mètres, 20.000 francs). — Deauville, 3 août. — LE SAUT D'UNE HAIE

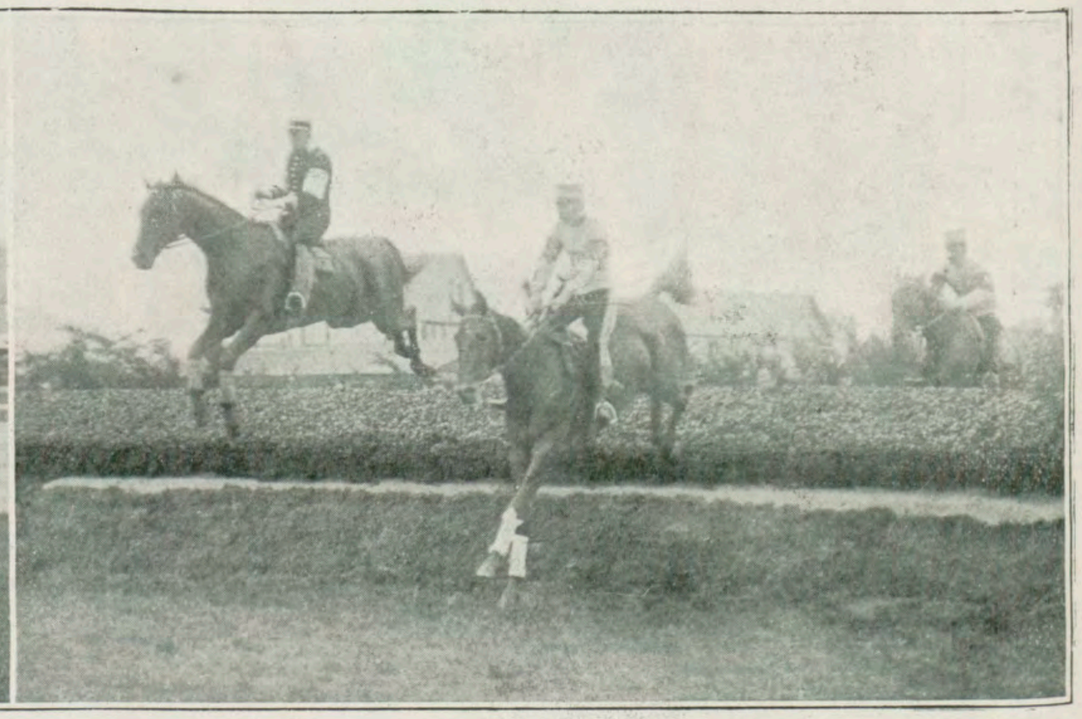
C'est Neuter, un excellent cheval de plat, qui, quoique très novice sur les obstacles, a remporté cette épreuve qui ouvre la saison de Deauville. Go, Crissa, Le Potache sont partis en tête en compagnie de Neuter. Dans les tournants, Myrtil et Très Chic venaient se joindre à eux.



L'ARRIVÉE DU PRIX DE LA REINE MATHILDE

Deauville, 3 août.

Ormuzd survenait à la dernière haie, mais, sur le plat, Neuter venait très fort et s'assurait l'avantage par une encolure sur Ormuzd. Go finissait troisième. La pluie vint malheureusement gâter cette belle réunion.



LE MILITARY DE NORMANDIE (steeple-chase, 4.000 mètres, 10.000 francs). Deauville, 3 août.

Ci Slane a d'abord mené le train. En face, Colonel passait au commandement. Dans la ligne droite, Ci Slane, engagé à la corde, semblait devoir gagner, mais Isthmian, très énergiquement monté, venait lui prendre une encolure sur le poteau.

et de la publicité. Maintenant je n'étais plus qu'un fermier et c'était parfait.

De temps en temps, naturellement, j'allais voir quelque beau combat, de côté ou d'autre, ou faire une partie de chasse, ou pêcher à Catalina, où il y a la plus belle pêche du monde. J'étais dans une parfaite condition de santé. Je riais bien, quand je lisais dans quelques journaux ce que l'on disait de ma vie de débauche, quand pas un homme, depuis Noé, a jamais mené une vie plus calme que la mienne, levé de bonne heure et couché de même, après une dure journée de travail.

Deux ans après la ferme, j'achetai une belle maison de ville, garnie de tout ce que l'on peut désirer et des plus belles choses que j'avais trouvées. Je ne saurais dire ce que tout cela me coûta, mais elle est assurée pour 15.500 dollars, ce qui est quelque chose pour une maison. La même année, j'achetai un grand terrain près de la ville, je le partageai en lots et le revendis, ce qui me produisit un bénéfice de 20.000 dollars. Un de mes amis et moi, nous gagnâmes encore 35.000 dollars sur un autre lot. Je n'avais donc pas besoin de boxer pour gagner de l'argent. L'année suivante, je m'associai avec un autre ami et nous achetâmes une des 200 licences de bar de Los Angeles et nous fîmes construire le plus joli café de la ville. Cet ami était un grand manieur d'argent, lui aussi. Je vins m'installer dans ma grande maison de ville et je m'occupai du café. Du fait que j'y étais souvent, les vieilles histoires de boire revinrent sur l'eau. Je n'ai jamais bu en aucune façon. Ma boisson ordinaire est un verre d'eau gazeuse avec environ une cuillerée de bordeaux dedans, et encore je n'en bois pas beaucoup par jour.

En même temps, j'allais à la chasse et à la pêche comme d'habitude. Une de mes meilleures parties de chasse fut dans le nord de la Mackensie River, dans l'Oregon. Il y a là des territoires de chasse magnifiques. Je m'y rendis avec une bande d'amis de Los Angeles. Il y avait là Cy Myrick, Fred Maier, Hopperstead et d'autres. C'était en août 1907.

Nous gagnâmes d'abord Eugène dans l'Orégon et de là par chemin de fer, Belknap. Là, nous prîmes des guides et nous nous enfonçâmes dans la forêt vierge. Jamais homme blanc n'avait foulé le gazon sur lequel nous marchions. C'etait une des rares régions encore inexplorées de notre pays. Nous dûmes un moment nous frayer à la hache un sentier de plus de 15 milles à travers les bois. Le premier jour après que nous eûmes quitté Belknap, nous tombâmes sur une des pistes par

... VOUS ET MOI, NOUS ALLONS DESCENDRE DANS LA CAVE...

lesquelles les daims descendent des montagnes des cascades vers le sud, pour échapper au terrible froid de l'hiver ; tout d'un coup j'aperçus un superbe bois de mâle qui se détachait sur le sentier. Je tirai. La balle passa par dessus la tête et je m'aperçus que quelqu'un m'avait fait la mauvaise farce de dérégler le viseur de mon fusil. Je m'assis pour le réajuster, quand un léger bruit me fit tourner la tête. En même temps un énorme couguar sortit de la forêt juste derrière moi, traversa la piste et sauta sur un rocher qui dominait la rivière. Je portai vivement le fusil à l'épaule et je tirai. L'animal fit un bond dans l'air, décrivant un saut périlleux en arrière qui aurait eu un vif succès dans un cirque. Il tomba dans l'eau, et revint sur la rive. J'allais lui lâcher mon second coup, quand j'entendis un autre bruit. Je me retournai juste à temps pour voir un autre couguar qui s'avançait vers moi, sur la piste, c'était l'époux de l'autre, je suppose.

Il n'y avait pas de temps à perdre. Je cessai de m'occuper du blessé et portai toute mon attention sur le nouveau venu. Je le tuai du premier coup. Nous trouvâmes le cadavre du premier quelques jours plus tard. La chasse était belle dans ce pays! En quelques minutes, et le premier jour, j'avais au tableau un daim et deux couguars.

Nous vîmes du gibier en telle profusion après cela que je renonce à le décrire. Nous rencontrâmes des troupeaux d'élans de plus de trente têtes. Nous tuâmes des ours, des daims et des couguars. Un de ces derniers nous fit faire à sa poursuite plus de cinq mille à cheval à travers la forêt. Finalement il s'enfonça dans des taillis si épais que nos chevaux ne purent l'y suivre ; mais nous fîmes un grand cercle autour du bois et nous arrivâmes à tuer l'animal au moment où il en sortait de l'autre côté.

Pour la pêche, il y avait tellement de truites dans la rivière que les prendre n'était plus qu'un jeu. On pouvait jeter une ligne avec trois hameçons et retirer une truite à chaque hameçon. Autant aurait valu les acheter dans un magasin! Quand il y a tant de gibier, cela ne devient plus amusant. Je crois que j'aurais préféré chasser près de chez moi dans les monts Tehachipi et tuer un ours ou un daim seulement avec un peu de mal à les trouver.

Quand je n'étais pas à la chasse ou à la pêche, je m'intéressais un peu à la boxe et, souvent, j'arbitrais d'importants combats. Un de ceux-ci fut le match Hart-Root à Nevada. Les organisateurs m'avaient demandé de décerner officiellement le championnat au gagnant. Je refusai. Personne n'a qualité pour décerner un titre de champion. Néanmoins, on prétendit que j'avais donné le titre à Hart quand il eût battu Root, et je n'ai jamais pris la peine de le démentir.

Il m'arriva des choses amusantes lorsque je fus sorti du ring. Jack Johnson, le boxeur nègre, n'était pas assez arrivé, quand je me retirai, pour qu'on pût me l'opposer comme adversaire. Pas un « promoteur » n'aurait voulu offrir une bourse pour un combat entre nous deux. Mais maintenant que j'étais retiré depuis quelque temps et que personne ne pensait qu'il y eut une chance de me revoir de nouveau sur le ring, il commença à me défier et à faire du bruit. Un jour j'étais au bar d'Harry Corbett à San Francisco, quand Jack Jonhson arriva, avec son manager, Zeze Abrahame.

Je reprochai à Johnson de me lancer des défis pour se faire de la réclame.

— Mais, je désire vraiment vous rencontrer M. Jeff., dit Johnson.

— Vous voulez vraiment vous battre ? demandai-je.

— Certainement, répondit le nègre.

Je sortis un paquet de billets de banque de ma poche et je les comptai. Puis je me tournai vers Harry Corbett et je lui demandai tout l'argent qu'il avait dans sa caisse. Il me le donna. Cela faisait en tout 2.500 dollars.

Jonhson devait penser que j'avais l'intention de déposer un forfait. Mais je me tournai vers lui et je lui dis :

— Voici 2.500 dollars. Je vais les donner à garder à votre manager. Vous et moi, nous allons descendre dans la cave, tout seuls, voulez-vous ? Dans la cave, tout seuls. Nous n'avons pas besoin d'autorisation pour cela. Si vous sortez le premier, vous prendrez le paquet. Si je sors le premier, je vous donnerai 1.000 dollars pour les frais d'hôpital. Venez-vous ?

Et je me dirigeai vers la cave. Mais Johnson restait immobile et me regardait avec des yeux sortis de la tête.

— Mais M. Jeffries, dit-il, je ne suis pas un boxeur de cave. Je vais combattre en public, avec un arbitre. Je n'ai pas envie de me battre dans une cave.

— Oh! vous voulez bluffer, mais vous ne savez pas tenir le coup, Maître Johnson, répondis-je.

Le nègre et son manager partirent la tête basse et aussitot qu'ils furent partis, Harry et moi nous nous mîmes à rire à rouler par terre.

Ce fut une bonne plaisanterie et elle empêcha Johnson de m'agacer pendant quelques temps.

Mais il avait parfaitement raison. C'est sur le ring et non dans une cave, qu'on rencontre un homme comme moi.

Cela se passait peu de temps après que j'eusse quitté le ring. Johnson, plus tard, recommença ses défis. Je considérais que j'avais parfaitement le droit de me retirer et de rester dans ma retraite si cela me plaisait.

Quand j'étais en activité, je n'ai jamais refusé un défi. J'ai donné aux meilleurs hommes la chance de prendre le titre et, quand il y eut doute, je leur en donnais une seconde, s'ils le désiraient. J'ai combattu aussi souvent que j'ai pu, c'est-à-dire plus qu'aucun autre champion poids lourd avant moi.

Ce fut vers ce moment que Bill Squires arriva d'Australie. J'avais dit que s'il était nécessaire pour moi de combattre pour que le titre restât en Amérique, je pourrais peut-être revenir. Sur ce, Billy Delaney me prit au mot et signa avec Squires pour un match. Mais je ne lui avais pas donné le droit de me représenter et je me refusai à toute rencontre. Cela mit fin à ma vieille association avec Delaney. Je ne voulais pas rencontrer Squires pour deux raisons : je ne désirais pas me battre à nouveau et je ne voulais pas me mesurer avec Squires jusqu'à ce qu'il ait battu mes meilleurs hommes. J'estimais que Squires était un « tocquard » et je ne voulais pas voler mes amis avec un combat qui n'en serait pas un.

SORTEZ DE CHEZ MOI, MISÉRABLE !

Une autre histoire désagréable m'arriva vers cette époque. Ma réputation a toujours été très nette dans les affaires de boxe. S'il s'est trouvé quelques combinaisons autour de mes combats, je ne l'ai jamais su. En fait, je ne crois pas qu'il y ait jamais rien eu, car tout le monde savait que je montais sur le ring pour gagner et que j'avais la ferme intention de gagner. Mais, pendant que j'étais chez moi, à Los Angeles, un certain poids lourd qui, quelque temps après, devint célèbre, quand ses fraudes furent démontrées, vint me voir. Il parla un peu de choses et d'autres, ayant l'air de tourner autour du pot et enfin :

— J'ai été récemment dans le Névada, dit-il. Un « promoteur » m'a fait une proposition qui pourrait valoir beaucoup d'argent. Il dit qu'il offre une bourse de 35.000 dollars, pour une rencontre entre vous et moi. En outre, il a déposé 50.000 dollars en banque et vous pouvez avoir les 85.000 dollars !

— Comment ? dis-je.

— Naturellement! le promoteur voudrait, pour faire son affaire en dehors du match, parier un peu, et je pourrais aussi faire mon affaire, si vous voulez avoir la bourse entière et tout l'argent à côté. Il faut que nous fassions cela en dehors du betting. Si vous gagnez, nous ne pouvons rien faire avec les paris. Vous comprenez ?

— Continuez, dis-je tranquillement.

— Voilà, dit-il, en hésitant un peu. Vous comprenez, s'il a mis tout l'argent sur vous, c'est qu'il espère que je gagnerai. Vous n'avez qu'à vous coucher.

— Sortez de chez moi misérable ! m'écriai-je.

Le coquin se leva et essaya de m'expliquer.

— Oh! je savais bien que vous ne voudriez pas écouter quelque chose dans ce genre-là. Je vous disais cela seulement pour vous montrer comment certaines gens agissent.

— Sortez de chez moi! répétai-je, et taisez-vous!

Il sortit et quitta même la ville. J'en fus heureux. Je suis un des hommes les plus lents du monde à s'emporter, et, par suite, un des plus pacifiques. Mais, quand je m'emballe, je sors des limites. Je suis content de n'avoir pas rencontré l'individu pendant plusieurs semaines, car je ne sais pas ce que je lui aurais fait. J'étais monté comme un volcan.

Pour en revenir à Johnson, le grand nègre recommença à me défier. A la même époque, Tommy Burns, un bon boxeur pour une aussi petite taille, nettoya tous les poids lourds des Etats-Unis. Il se rendit en Angleterre, en France et en Australie et remporta le titre de champion des poids lourds, en battant les meilleurs hommes dans tous ces pays. Johnson le suivit en Australie et ils s'y rencontrèrent. Burns était adroit et courageux, mais le handicap comme taille et comme poids était trop lourd

pour lui. Au quatorzième round, la police arrêta le combat et Hugh Mac Intosh, l'arbitre, donna la décision à Johnson.

Johnson revint en Amérique. Au bout de peu de temps, tout le monde me supplia de reparaître et de défendre l'honneur de la race blanche.

Pendant ce temps, Johnson surpassait Al Kaufman en dix rounds, quoique ce fût un match sans décision, et il mettait knock-out Stanley Ketchell, le vaillant petit champion poids moyen, en douze rounds. Fitzsimmons, Corbett, Sharkey, Ruhlin, tous les vieux combattants qu'on aurait pu lui opposer, étaient finis. De tous côtés, mes amis me suppliaient de remonter sur le ring. Tout le monde semblait penser que j'étais le seul homme qui pût triompher du grand et scientifique nègre.

Mais pour moi, il n'y avait pas de raison pour que je me remette à combattre. J'avais une belle maison, de nombreux amis, de bonnes affaires, tout ce qu'un homme peut désirer. Et il y avait plus de cinq ans que j'étais sorti du ring. Billy Delaney me l'avait dit, je m'en souviens, qu'un champion ne pouvait pas rester hors du ring plus de deux ans et revenir à sa meilleure forme.

Je me rendais compte que je n'étais plus en condition pour me battre. J'avais pris du poids et j'avais perdu cette vieille ambition que tout champion doit conserver. Mais la pression devenait trop forte. J'annonçai que l'allais me mettre au travail et que quand j'aurais reconnu que je pouvais redevenir le vieux Jeffries, je combattrais, mais si je sentais que je ne pouvais pas, ni pour or, ni pour argent on ne me verrait rentrer dans le cercle enchanté.

Alors je commençai une longue tournée avec une troupe athlétique. Dans tous les états de l'est, la foule m'acclamait. Souvent, j'étais tenté de déclarer que j'acceptais la rencontre en condition ou non. Et quand enfin je commençai à venir en forme et a sentir le vieil esprit de la boxe se manifester plus fort, j'annonçai que j'acceptais. Je déposai 5.000 dollars entre les mains de Bob Edgren, le rédacteur sportif du *New-York Evening World*, mon vieil ami du camp d'entraînement de Carson, comme forfait pour le match. Puis je partis pour l'Allemagne avec ma femme, pour faire une saison a Carlsbad. Là, je faisais de longues courses sur les routes tranquilles de la campagne, au grand amusement des indigènes et je me sentais revenir peu à peu en condition. En rentrant en Amérique, je signai l'engagement avec Johnson. Je dois reconnaître que le nègre ne chercha pas à fanfaronner, mais il traita l'affaire très sérieusement. Les promoteurs nous envoyèrent leurs offres de tous les côtés du monde. Jamais pareilles sommes ne furent proposées pour un combat. L'offre.de Teck Richard et Jack Gleason, de 101.000 dollars et un intérêt sur le cinéma, qui fut acceptée, est un record du monde.

Sous le contrôle de Sam Berger je partis avec une troupe d'athlètes, et je parcourus tout le pays, ramassant une vraie fortune, rien que dans ces exhibitions. Et partout, je m'entraînais. Le combat était décidé maintenant.

Trois mois avant la date fixée qui était le 4 juillet 1910, à un mois près juste six ans après ma rencontre avec Jack Munroc, je me rendis pour m'entraîner sérieusement dans la montagne, à Rowardennan, dans le district de Santa Cruz, Californie.

Le combat est proche, maintenant. Je sais que j'aurai à combattre durement, pour défendre le titre que j'enlevai il y a des années à Bob Fitzsimmons. Je sais que Johnson est un bon boxeur, et je m'attends à un dur combat. Peut-être, cette fois, aurai-je à recourir à cette force de réserve que je n'ai jamais utilisée jusqu'ici. Et si je le fais, j'espère qu'elle sera encore là.

J. J. JEFFRIES.

Ici s'arrêtent les mémoires de Jim J. Jeffries. On sait que son espoir ne fut pas réalisé et que, le 4 juillet 1910, il dut baisser pavillon devant le grand Jack Johnson, knock-outé pour la première fois de sa vie, au quinzième round, après avoir reçu une terrible punition. Malgré les nombreuses propositions qui lui furent faites, Jeffries ne consentit jamais à écrire le compte rendu de cette dernière et malheureuse rencontre, qui lui rapporta cependant 117.000 dollars.

FIN

Le Concours de Jeffries

QUELLE EST CETTE ERREUR ?

Un des précédents concours portait sur une erreur géographique. Celui-ci, qui clôt la série, est basé sur une erreur historique, commise dans le cours du feuilleton ci-dessus. Il sera facile à nos érudits lecteurs de la relever.

Avec les *Mémoires de Jeffries* prend fin le Concours que nous avions ouvert en en commençant la publication, nous avons cherché à intéresser nos lecteurs et à les amuser en même temps par cette série de 25 questions que nous nous sommes efforcés de varier autant que possible. Dans notre prochain numéro, nous publierons une page spéciale, sur laquelle seront réservées des cases particulières, permettant de coller chacun des bons correspondant, à chacune de ces questions posées.

En regard, se trouvera un espace prévu pour y inscrire la réponse. C'est sur cette feuille et à cette place seule, que nos lecteurs voudront bien porter la solution de ces divers petits problèmes.

Afin d'éviter les *ex æquo*, ils voudront bien, en même temps, répondre à la question suivante :

Quel sera le nombre de lecteurs participant à ce concours?

Cette feuille devra être mise sous enveloppe et adressée à MM. Pierre Lafitte et Cie, 90, Avenue des Champs-Elysées, Paris, avec la mention : *Concours de Jeffries.*

Rappellons que 2.000 francs de prix sont attribués à ce concours. Nous tenons à la disposition de nos lecteurs, à raison de 50 centimes l'exemplaire, ceux des numéros qui pourraient leur manquer pour compléter la collection des 25 questions posées.

TOUS LES LECTEURS
DES PUBLICATIONS
PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

LES BOXEURS, ATHLÈTES COMPLETS

L'ARRIVÉE DU 100 YARDS

Dimanche dernier, à Colombes, nos boxeurs ont disputé leur Championnat d'athlétisme. Million gagna le 100 yards devant Carpentier et Bengo ; Carpentier enleva le saut en hauteur et le saut en longueur avec élan, et Maillet prit la première place du classement général. — A gauche, Bernard et Gaillard sautent une haie. — A droite, Carpentier les imite.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI, dir.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.